



Взгляд из прошлого:
75-летие Северных конвоев

A Glance From the Past:
The 75th Anniversary of the Arctic Convoys

Взгляд из прошлого:
75-летие Северных конвоев

A Glance From the Past:
The 75th Anniversary of the Arctic Convoys

Архангельск
2016

Содержание

1. Введение	3
2. Давайте вспомним историю...	4
3. Даниил Коновалов Мой прадед — участник Северных конвоев	16
4. Василий Ленин Я с гордостью ношу имя своего прадеда	22
5. Алексей Строганов Командир ТЩ-108.....	28
6. Елизавета Томилова Ледяной ад	34
7. Кирилл Гладков Мне есть кем гордиться.....	39
8. Элис Кенни Северные конвои: роль штата Мэн в военных усилиях.....	43
9. Грейс Каллахан Строительство Победы: роль штата Мэн в Северных конвоях Второй мировой войны	47
10. Эбигейл Вильямс Вспоминая корабли «Либерти».....	52

Content

1. Introduction	3
2. Let us remember the history...	4
3. Daniil Konovalov My great-grandfather — the participant of the Arctic Convoys	16
4. Vasiliy Lenin I am proud to bear my great-grandfather's name	22
5. Alexei Stroganov The Captain of the Minesweeper-108.....	28
6. Elizaveta Tomilova Frozen Hell.....	34
7. Kirill Gladkov I have someone to be proud of.....	39
8. Alice Kenny The Arctic Convoys: Maine's Role in the War Effort	43
9. Grace Callahan Constructing Victory: Maine's Role in the Arctic Convoys of World War II.....	47
10. Abigail Williams Remembering Liberty Ships.....	52

Архангельск (Российская Федерация) и Большой Портленд (штат Мэн, США), кроме истории побратимских связей, имеют общую историю со временем Второй мировой войны. Ведь именно в Портленде строились корабли, которые затем через лед и пламя арктических морей везли жизненно важные грузы по ленд-лизу на север России.

Идея создания брошюры «Взгляд из прошлого: 75-летие Северных конвоев» появилась в год 75-летнего юбилея прихода первого союзного конвоя под кодовым названием «Дервиш» в порт Архангельска и была поддержана партнерами в городах-побратимах: Архангельским комитетом в Большом Портленде и Администрацией муниципального образования «Город Архангельск».

Генеральное консульство США в Санкт-Петербурге одобрило и профинансировало проект создания брошюры, куда вошли лучшие сочинения школьников двух городов об участниках Северных конвоев. В течение полугода ученики и ученицы школ городов Большого Портленда и Архангельска провели большую исследовательскую работу, результат которой вы держите в своих руках. Желаем вам приятного прочтения и новых открытий в героической истории двух городов-побратимов.

In addition to their own sister-cities history, the cities of Arkhangelsk (Russian Federation) and Greater Portland (Maine, USA), have shared a common history since World War II. It was in Portland where the ships were built that thanks to Lend-Lease then took vital cargo through the fire and ice of the Arctic Seas to the north of Russia.

The idea of creating a brochure “A Glance From the Past: The 75th Anniversary of the Arctic Convoys” was born the year of the 75th anniversary celebrating the arrival of the first allied convoy (codenamed “Dervish”) into the port of Arkhangelsk. This idea was supported by the partners of the sister cities: the Arkhangelsk Committee in Greater Portland and the Administration of the Municipality “City of Arkhangelsk”.

US Consulate General in St. Petersburg approved and funded the project to create a brochure, which includes the best works of students who wrote about individuals from both cities who participated in the Arctic convoys. Over the course of six months, boys and girls in the cities of Greater Portland and Arkhangelsk conducted great research, the result of which you are holding in your hands. We wish you a pleasant reading experience, and may you make new discoveries about the heroic history of our two sister cities.

Давайте вспомним историю...

Что произошло?

1 сентября 1939 года в Европе начинается Вторая мировая война. Главные соперники — фашистская Германия и страны так называемой «Оси» и Великобритания с ее союзниками.

9 апреля 1940 года вооруженные силы Германии захватывают Норвежское королевство, тем самым получая базы для операций военно-морского флота и авиации в Арктике, в 100-километровой зоне от советского порта Мурманск.

22 июня 1941 года вероломно, без объявления войны, Германия нападает на СССР на всем протяжении границы от Белого до Черного морей. Танковые войска Гудериана прорываются в сторону Москвы. Цель агрессора — выйти к зиме 1941 года на линию «Архангельск-Астрахань». Оккупируются западные регионы СССР, сжимается кольцо блокады вокруг Ленинграда. Уже в первых боях Красной Армии был нанесен колоссальный урон: сожжены или захвачены до 6000 самолетов, 10 000 танков, 60 000 автомобилей. Потери в личной составе — 2,8 млн человек. На занятых врагом территориях остаются заводы и фабрики, производившие до войны 1/3 всей валовой продукции страны. Руководство СССР начинает эвакуацию предприятий и строительство заводов на Урале — вдали от линии фронта.

4

Let us remember the history...

What happened?

On September 1, 1939, World War II ignites in Europe. The primary players are fascist Germany, the so-called "Axis" nations, and Great Britain and her allies.

On April 9, 1940, German armed forces capture the Kingdom of Norway and thereby acquired a base from which they could conduct their military and naval operations in the Arctic, within a 100 km zone from the Soviet port — Murmansk.

On June 22, 1941, treacherously and without a declaration of war, Germany attacks the USSR along its entire border from the White Sea to the Black Sea. Guderian's tank troops break through and head to Moscow. The goal of the aggressor was to reach the "Arkhangelsk-Astrakhan" line by winter of 1941. They occupy western regions of the USSR, and create a ringed blockade around the city of Leningrad. Already in some of the first battles the Red Army took massive hits: up to 6,000 planes, 10,000 tanks, and 60,000 vehicles were either incinerated or captured. In terms of people, 2.8 million people were lost. Now, enemy has control over territory that is home to factories and plants, that prior to the war had produced 1/3 of the country's GNP. The government of the USSR begins to evacuate companies and build factories in the Ural Mountains, far from the front line.



Офицеры немецких вооруженных сил (группировка Kriegsmarine)
Officers of the German armed forces (grouping Kriegsmarine)

5



Подъем краснознаменного флага на советской подводной лодке С-51
Holding the Order of the Red Banner on the Soviet submarine S-51

Как отреагировали воюющие страны?

Днем 22 июня 1941 года премьер-министр Великобритании У. Черчилль в своем радиообращении подчеркивает: «...опасность, угрожающая России, — это опасность, грозящая нам и Соединенным Штатам, точно так же как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и дом, — это дело свободных людей и свободных народов во всех уголках земного шара... Мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем».

26 июня 1941 года в Москву прибывают британские военные и экономические миссии для переговоров по основным направлениям взаимопомощи.

В начале 1942 года немецкое командование осознало масштаб Северных конвоев союзников. По приказу Гитлера в Арктику была переброшена мощная группировка кораблей во главе с самым большим немецким линкором «Тирпиц». Активизировались действия фашистских подводных лодок. Немецкая авиация имела значительный перевес в воздухе, а маршруты конвоев в отдельных местах проходили всего в десяти минутах лёта от аэродромов противника. В результате союзники начали нести потери.

Советское командование увеличило количество авиации Северного флота, которая вела разведку, прикрывала конвои с воздуха, наносила удары по базам, аэродромам и силам флота противника в море. Советские

6

7

How did the fighting countries respond?

During the day on June 22, 1941, Great Britain's Prime Minister, W. Churchill stressed in his radio address: "...the danger threatening Russia, — this is a danger threatening us and the United States, just as this is the affair of every Russian fighting for his hearth and home, — this is a threat to all free peoples and free nations in all corners of the earth... We shall give Russia and the Russian people all the help that we can give".

On June 26, 1941 British military and economic missions arrive in Moscow for negotiations over the primary areas of mutual assistance.

In early 1942, the German Command realized the scope of the Allied Arctic Convoys. At Hitler's command, a powerful collection of ships was relocated to the Arctic led by the largest German battleship *Tirpitz*. Fascist submarines were put into action. German aviation had a significant advantage in the air, and the convoy routes at different points traveled a mere 10-minute flight from enemy air base positions. As a result, the allies started to suffer losses.

The Soviet Command increased the quantity of Northern Fleet that conducted surveillance and covered the convoys from the air and launched attacks on bases, air bases and enemy fleets at sea. Soviet submarines deployed at enemy bases, and on the likely routes of passage of German large submarines.

подводные лодки развертывались у вражеских баз и на вероятных путях перехода немецких крупных надводных кораблей.

Как осуществлялось снабжение СССР?

Формируя первый караван судов в СССР, Адмиралтейство опиралось на опыт проводки в Атлантике в 1939–40-х гг. Был выработан определенный порядок (ордер) построения судов, который затруднял их торпедирование подводными лодками. Кроме того, конвой часто одновременно менял свой курс и скорость движения, совершая так называемый «противолодочный зигзаг». Управлял караваном опытный коммодор. Военное прикрытие осуществлял ближний и дальний (200–400 морских миль) вооруженный эскорт.

12 августа 1941 года из Ливерпуля (Великобритания) вышел первый караван из семи транспортов со стратегическими грузами для Советского Союза. 31 августа конвой, не будучи обнаруженным врагом, без потерь прибыл в Архангельск. Он получил кодовое наименование, вошедшее в историю, — «Дервиш».

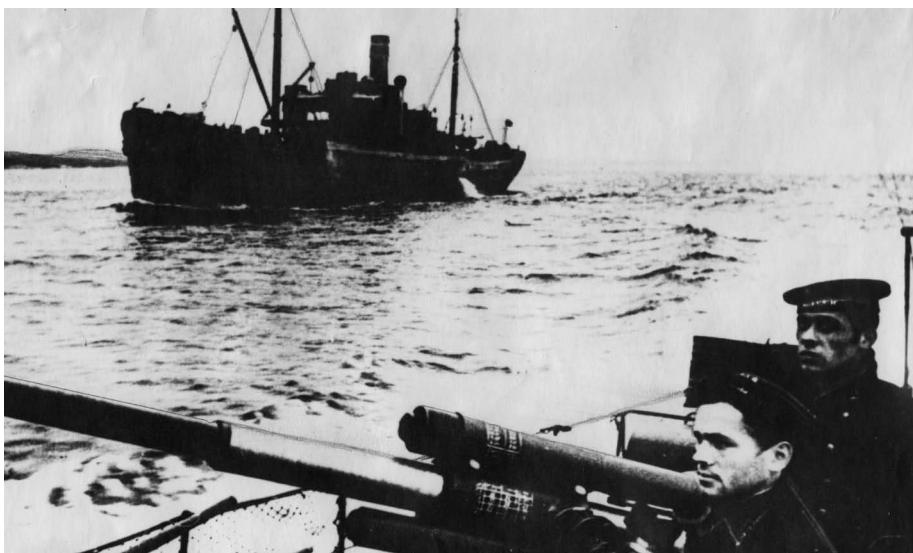
28 сентября 1941 года на борту крейсера Британского ВМФ «Лондон» в Архангельск прибывают представители США — А. Гарриман и Великобритании — лорд У. Бивербрук. Уже 1 октября в Москве ими был подписан Первый (Московский) Протокол о снабжении Советского Союза (всего таких

How was the USSR supplied?

By forming the first convoy to the USSR, the Admiralty acted based on the experience of the wiring in the Atlantic in the 1939–40-ies. A specific way (manner) of building vessels was developed, that would make it more difficult for them to be torpedoed by submarines. Furthermore, the convoy often changed its course and speed, making the so-called "anti-submarine Zigzag" maneuvers. The caravan was led by an experienced Commodore. Military coverage was provided both near and far (200–400 nautical miles) by armed escort.

On August 12, 1941, the first caravan left Liverpool (Great Britain). It consisted of 7 transports carrying strategic cargo for the Soviet Union. On August 31, the convoy, unnoticed by the enemy, arrived in Arkhangelsk without any losses. It earned the code name that has since gone down in history as – Dervish.

On September 28, 1941, representatives from the USA, A. Harriman, and from Great Britain, Lord W. Beaverbrook arrive in Arkhangelsk on board the HMS *London*. And, already on October 1, they had signed the First (Moscow) Protocol about Supplying the Soviet Union (in total four of such documents were signed by the end of the war). As per this document, the USA and Great Britain committed to send the Red Army 3,600 aircraft, 4,500 tanks, 12,700 cannons, hundreds of thousands of tons of equipment, raw materials, food supplies and other materials.



Боевой расчет корабля Беломорской военной флотилии на охранении транспортного судна

Combat crew of the White Sea Warship Flotilla on the convoy escort of the transport vessel



А. Гарриман — глава американской миссии в СССР в сопровождении советских офицеров в аэропорту Архангельска, 1941 г.

A. Harriman — the head of the American mission in USSR accompanied by the Soviet officers in the airport of Arkhangelsk, 1941

будет подписано четыре до конца войны). Согласно этому документу США и Великобритания обязывались поставить Красной Армии 3600 самолетов, 4500 танков, 12700 пушек, сотни тысяч тонн оборудования, сырья, продовольствия и материалов.

Пароходы с грузами для воюющего СССР скапливались в нескольких местах: Хваль-фьорд в Исландии, Лох-Шу в Шотландии.

С ноября 1941 года на СССР распространяется действие закона США о ленд-лизе.

Что представлял собой ленд-лиз?

Закон о ленд-лизе (полное название — «Закон по обеспечению защиты Соединенных Штатов»), принятый Конгрессом США 11 марта 1941 года, предусматривал следующие условия:

- поставленные материалы (машины, различная военная техника, оружие, сырье, другие предметы), уничтоженные, утраченные и использованные во время войны, не подлежат оплате (статья 5);
- переданное в рамках ленд-лиза имущество, оставшееся после окончания войны и пригодное для гражданских целей, будет оплачено полностью или частично на основе предоставленных Соединенными Штатами долгосрочных кредитов (в основном беспроцентных займов);

Ships loaded with cargo for the fighting USSR gathered in several places: Hvalfjordur in Iceland, and in Loch Shuna, Scotland.

In November 1941, the USA Lend-Lease Law was expanded to include the USSR.

What exactly was Lend-Lease?

The Lend Lease Act, the full name was Act to Promote the Defense of the United States, passed by Congress on March 11, 1941 and stipulated the following terms and conditions:

- The materials shipped (vehicles, various military equipment, arms, raw materials, and other items) that might be destroyed, lost or used during the war are not subject to payment (article 5);
- Property transferred under Lend-Lease that is left over after the war, and that can be used for civilian purposes, will be paid for completely or partially through long-term loans provided by the United States (primarily interest-free loans);
- In the event that the Americans are interested, machinery and equipment that is still intact and not lost shall be returned to the USA after the war is over.

- в случае заинтересованности американской стороны неразрушенные и неутраченные техника и оборудование должны быть возвращены после войны в США.

Всего поставки по ленд-лизу составили около 50,1 млрд долларов США (667 млрд долларов в ценах 2016 года), из которых 31,4 млрд долларов было поставлено в Великобританию, 11,3 млрд — в СССР, 3,2 млрд — во Францию и 1,6 млрд — в Китайскую Республику. Обратный ленд-лиз (поставки союзников в США) составил 7,8 млрд долларов, из которых 6,8 млрд долларов пришлись на Великобританию и Страны Содружества.

21 августа 1945 года президент Трумэн объявил об окончании программы ленд-лиза, однако Великобритания и Китай продолжали получать товары на основе наличных расчетов и кредитов.

Что поставляли союзники в СССР?

К 1 июля 1944 года в СССР было завезено 6,6 млн тонн, из которых 2 млн доставлено советскими пароходами. Причем до 1/3 из грузовых судов были судами типа «Либерти», переданными в СССР либо зафрахтованные в США. Часто планы по поставкам перевыполнялись.

Из самолетов в СССР поставляли: «Харрикейны», «Аэрокобры», «Спитфайры», «Тайфуны», «Мустанг» и «Москито». Из танков: «Валлентайны»,

In total, Lend-Lease deliveries amounted to about 50.1 billion US Dollars (667 billion dollars at 2016 prices), of which 31.4 billion dollars was delivered to Great Britain, 11.3 billion to the USSR, 3.2 billion to France and 1.6 billion to the People's Republic of China. Return Lend-Lease (allied deliveries to the USA) were 7.8 billion dollars, of which 6.8 billion went to Great Britain and Commonwealth countries.

On August 21, 1945, President Truman declared an end to the Lend-Lease program. However, Great Britain and China continued to get goods through various cash payments and credits.

What did the Allies ship to the USSR?

By July 1, 1944, 6.6 million tons had been delivered to the USSR, of which 2 million was delivered by Soviet vessels. Up to one third of the cargo ships were Liberty ships, either given to the USSR or chartered in the USA. Often delivery plans were exceeded.

Among the aircraft delivered to the USSR were: Hurricanes, Airacobras, Spitfires, Typhoons, Mustangs and Mosquito. Among the tanks: Valentine, Matilda and Churchill, and Stuart. Of the artillery: American 120-mm anti-aircraft guns, Oerlikon. Torpedo boats Vosper and Elko.

Deliveries were not limited to arms. The Allies sent to the Soviet Russia detection tools, vehicles (Willis, Studebakers), freight cars, barbed wire, motors, diesel

«Матильды» и «Черчилли», «Стюарты». Из артиллерии: 120-мм американские зенитки, «Эрликоны». Торпедные катера «Воспер», «Элко».

Поставки не ограничивались только вооружением. Союзники поставляли в Советскую Россию средства обнаружения, грузовой транспорт («Виллисы», «Студебеккеры»), товарные вагоны, колючую проволоку, двигатели, дизель-генераторы, рулевые машины, спасательное оборудование, лекарства и медицинское оборудование. Последнее поставлялось бесплатно, так как их покупали жители союзных стран на свои деньги или через фонды.

Какие пути поставок были выбраны союзниками?

Для доставки грузов в СССР были выбраны следующие маршруты:

1. Тихоокеанский. Морские поставки шли через порты Дальнего Востока: Владивосток, Находка и далее по Транссибирской магистрали. Кроме того, использовалась воздушная трасса от Аляски через Сибирь для доставки авиации «своим ходом». Время доставки: 2–3 недели морем и до двух месяцев по железной дороге.
2. Южный. Караваны техники шли через Персидский залив, порт Басры и далее — по Трансиранской магистрали, которая могла пропускать лишь два железнодорожных состава в сутки. Кроме того, иранское правительство оставалось прогерманским настроенным, что заставляло

generators, steering gears, rescue equipment, medications and medical equipment. The latter was delivered at no costs, because it was paid for by out of pocket by residents of Allied nations through foundations.

What routes were chosen by the Allies to make the deliveries?

The following routes were selected to deliver shipments to the USSR:

1. Pacific. Maritime shipments arrived via ports in the Russian Far East: Vladivostok, Nakhodka and further along the Trans-Siberian railroad. Moreover, they used air space from Alaska through Siberia to delivery aviation “on its own wings”. Delivery time: 2–3 weeks by sea, and up to two months by rail.
2. Southern. Caravans of equipment came through the Persian Gulf, Basra Port and further along the Trans-Iranian railroad, which could only allow only two trains a day to pass through. Moreover, the Iranian government was pro-German in its leanings, which meant that Great Britain and the USSR had to keep a military contingent present there. Delivery time: 75 days by sea to Basra and 2–3 months by land.
3. Northern. This was the shortest, but also the most dangerous of all routes through Great Britain and Iceland to the ports of Arkhangelsk, Molotovsk (today's Severodvinsk) and Murmansk. It took these heavily laden ships 10–12 days to make their journey along this route.

Великобританию и СССР держать там свои воинские контингенты. Время доставки: 75 суток морем до Басры и 2–3 месяца по сухе.

3. Северный. Самый короткий, но и самый опасный из всех путь через Великобританию и Исландию в порты Архангельска, Молотовска (сегодня — Северодвинск) и Мурманска. Груженые суда проходили этот маршрут за 10–12 суток.

Какие преимущества и недостатки имел Северный маршрут поставок?

Конвои на север России двигались по довольно узкому коридору между Шпицбергеном и норвежскими берегами с расположенным здесь и в Северной Финляндии военно-морскими и военно-воздушными базами.

Плюсы: короткие сроки доставки; незамерзающий порт Мурманска; ремонтная база и опытная ледокольная служба в Архангельске и Молотовске; прямое железнодорожное сообщение с Центральными регионами СССР.

Минусы: расположение портов вблизи линии фронта (немецкая авиация вела массированные бомбардировки Мурманска и Архангельска, отряды диверсантов пытались перерезать железную дорогу Мурманск–Москва); сложные погодные и ледовые условия Норвежского, Баренцева и Белого морей; постоянное дежурство в арктических водах подводных лодок «Крейгсмарине».

What were the advantages and disadvantages of the Northern delivery route?

The convoys to the north of Russia traveled along and rather narrow corridor between the Svalbard and Norwegian coast and the northern Finnish military-naval, and military-air bases located here.

Pluses: short delivery time; access to the port of Murmansk that doesn't freeze over; repair bases and experience ice breaking service in Arkhangelsk and Molotovsk; and, direct rail connections to central regions of the USSR.

Minuses: the close proximity of the ports to the front lines (German aviation led massive bombings of Murmansk and Arkhangelsk, groups of saboteurs tried to cut off the railway line Murmansk–Moscow; difficult weather and ice conditions in the Norwegian, Barents and White Seas; and, the constant need to monitor Kriegsmarine submarines in Arctic waters).

In total, up to 30% of all of the Allied shipments to the USSR were delivered through the Northern Route.

Which convoy operations took place along the northern route?

The success of the first Arctic Caravan Dervish planted seeds of optimism in the Allied Command and a month later, on September 29, the next convoy set course. It received official letters PQ-1 (the initials of the planning department

Всего Северным маршрутом было поставлено до 30% всех союзных поставок для СССР.

Какие конвойные операции проводились на Северном маршруте?

Успех первого арктического каравана «Дервиш» вселял оптимизм в союзное командование и уже через месяц, 29 сентября, выходит второй конвой. Он получил официальный литер PQ-1 (по инициалам офицера отдела планирования Адмиралтейства Петера Квиллина. Караван состоял из 11 судов. Его сопровождали британские крейсера, эсминцы и тральщики. В это же время из Архангельска выходит обратный конвой, получивший название QP-1, состоявший из шести судов «Дервиша», восьми советских пароходов в трюмах которых были в основном пиломатериалы и руда — то, чем советская сторона расплачивалась по кредиту. Оба конвоя прошли без потерь.

После проводки 18-го конвоя сменилось наименование: в СССР шли караваны под литерами JW, обратно — под названием RA.

Всего в 1941–1945 гг. в советские порты прибыл 41 конвой и ушло из них 36. Корабли Северного флота для их защиты совершили 838 выходов в море.

Из 813 транспортов, следовавших в составе конвоев в советские порты, противник потопил на переходе 61; 33 транспорта по различным причинам возвратились на свои базы.

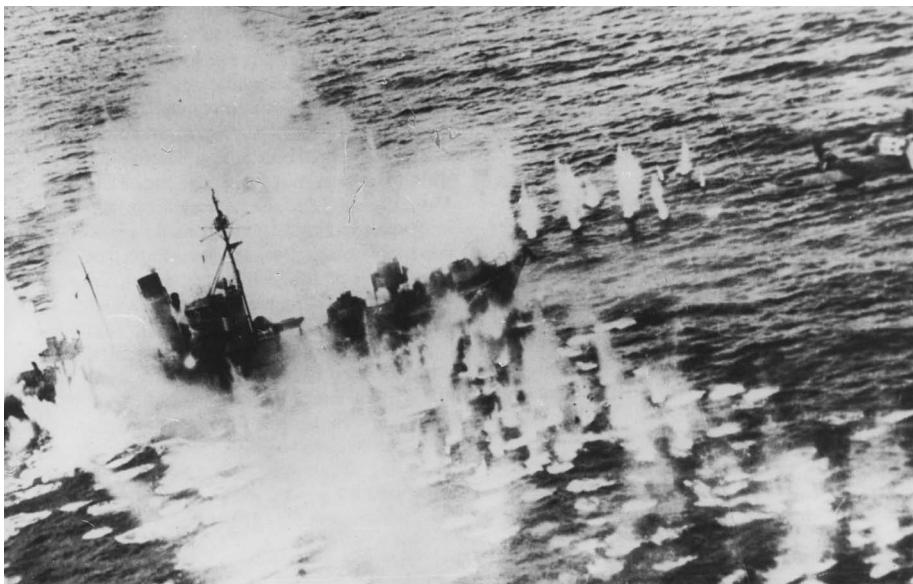
of the Admiralty officer Peter Quillin. The Caravan consisted of 11 ships. It was escorted by British cruisers, destroyers and minesweepers. At the same time, out of Arkhangelsk leaves the return convoy that had earned the name QP-1, and consisted of 6 Dervish ships, 8 Soviet steam ships whose holds were carrying mostly lumber and ore — what the Soviet side was paying on the loan. Both convoys got through without losses.

After posting 18 convoys, the name was changed: convoys that entered the USSR, entered under the letters JW, ships that went back had the letters RA.

From 1941–1945 a total of 41 convoys entered Soviet ports, while 36 convoys left them. In order to protect convoys, 838 trips to sea were made by the warships of the Northern Fleet.

Out of 813 transports completed by the convoys into Soviet ports, the enemy sank 61 crossing the seas; for one reason or another 33 transports returned to their bases.

713 transports departed in the opposite direction, of which 30 perished and 8 were returned to the ports from which they had originated. Allied and Soviet surface ships and carrier-based aircraft that were part of the convoys and the forces to protect them, as well as ground-based aviation that struck the places where German ships were based, sinking 17 submarines, 2 battleships and 3 destroyers.



14

Атака с воздуха на судно в море
Attack from the air on a ship in the sea



Американское транспортное судно — участник каравана PQ-16
у причала Сан-Франциско, 1942 г.
American transport ship — the participant of the convoy PQ-16 on the berth
of San Francisco, 1942

В обратном направлении вышло 713 транспортов, из них погибло 30 и возвратилось в порты отправления восемь. Союзные и советские надводные корабли и палубная авиация, входившие в состав конвоев и сил прикрытия, а также базовая авиация, наносившая удары по пунктам базирования немецких кораблей, потопили 17 подводных лодок, 2 линкора и 3 эсминца.

Информационный материал предоставлен
заведующим отделом научно-исследовательской
и просветительской работы
ГБУК АО «Северный морской музей»
И. А. Катышевым



15

Моряки Северного флота
Sailors of the Northern Fleet

*This informational material was provided
by the Department Head of the Scientific-Research and Educational Work
of the "Northern Maritime Museum"
I. A. Katyshev*

Даниил Коновалов
Мой прадед — участник Северных конвоев

«Вся в деда!» — говорит бабушка моей маме, у которой блин делает классное сальто на сковородке. Мой прадед был судовым поваром, или просто — коком, и всегда потрясающе готовил. Во время Великой Отечественной войны он служил на кораблях Северного флота.

Начал свою службу Владимир Митрофанович Лялькин, дед моей мамы, в 1939 году на Тихоокеанском флоте, а в самом начале войны был переведен на Северный флот. Многие гражданские и транспортные суда Северного флота в срочном порядке переоборудовались в военные корабли, оснащались боевыми орудиями и тралями для уничтожения мин. Кроме того, они использовались для обеспечения безопасности прохождения союзных конвоев. На одном из таких кораблей — транспорте «Анадырь» — Владимир Лялькин служил до 1943 года.

Для обеспечения безопасности прохождения союзных конвоев Северному флоту по ленд-лизу должны были быть переданы боевые корабли, построенные в Америке: тральщики типа АМ и большие охотники-катера типа SC-110. Однако американская сторона выдвинула условие: русские должны были сами принять корабли в Америке и своими силами доставить их на базы.

Daniil Konovalov

My great-grandfather — participant of the Arctic Convoys

“You are just like your grandfather”, — says my Granny to my Mum who is a master cook. And it’s not surprising, given that my great-grandfather (her grandfather) was a cook on a ship. During World War II he served in the Northern Fleet.

Vladimir Lyalkin began his service in 1939 with the Pacific Fleet. At the beginning of the war he was transferred to the Northern Fleet. Many Northern Fleet civilian and transport ships were urgently converted into warships, equipped with military guns and sweeps for destroying mines. In addition, they were used to secure passage for the Allied convoys. Up until 1943, Vladimir Lyalkin served on one of these ships — the transport ship *Anadyr*.

According to Lend-Lease, the Northern Fleet was supposed to have been given warships built in America to ensure safe passage for the allied fleet convoys: such as AM type minesweepers and big-boat hunters such as the SC-110. However, the US side imposed a condition: the Russians would have to come to America to pick up the ships themselves and use their own resources to get them back to base.

By order of Admiral Kuznetsov, a special team was quickly selected that was to go to America to receive and transport ships back to Russia, and Vladimir

За нашу Советскую Родину!



Благодарность В. М. Лялькину
Testimonial to V. Lyalkin



Военный билет В. М. Лялькина
V. Lyalkin's Military service card



В. М. Лялькин, 1941 г.
V. Lyalkin, 1941

НЛ № 1694991 1

I. Общие сведения

1. Место рождения Томской области
Шагарский район
г. Ростышевка

2. Национальность Русский

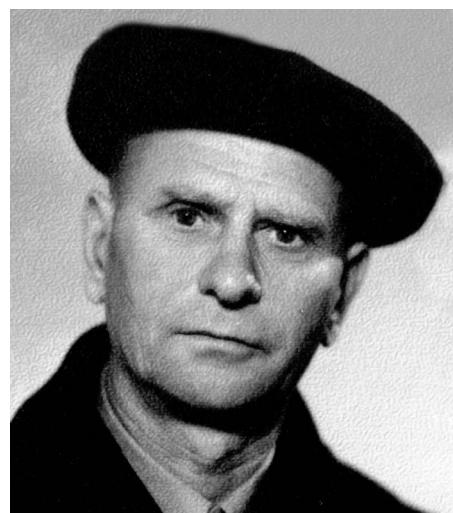
3. Партийность (с какого года) Бесстрашн.

4. Состоит ли в ВЛКСМ (с какого года) Не состоит

5. Образование окончил 7 классов

6. Основная гражданская специальность Ковар

7. Семейное положение женат. Жена
Ухлопечка Мария Ильинична



В. М. Лялькин, 1972 г.
V. Lyalkin, 1972

По приказу адмирала Кузнецова срочно была создана спецкоманда, которая должна была отправиться в Америку для приемки и перегона судов. В эту спецкоманду был зачислен и Владимир Лялькин. Прадед часто рассказывал своим близким о пребывании в Америке, многое им, советским людям, казалось непривычным. Но он отмечал, что простые американцы всегда встречали русских моряков доброжелательно.

Владимир Лялькин вошел в состав экипажа «Большого охотника-213», противолодочного корабля с деревянным корпусом. Этот небольшой корабль прошел более шести тысяч миль через Атлантический океан, преодолел зимние штормы Атлантики и Баренцева моря, пережил атаки вражеских субмарин. Русским морякам удалось благополучно провести на Северный флот все полученные в США корабли.

На «Большом охотнике» Владимир Митрофанович Лялькин служил до конца войны. Корабль был быстроходным, маневренным, оснащенным средствами противолодочной обороны. Его использовали в эскортах по сопровождению союзных и внутренних конвоев. Я нашел данные, что мой прадед в период с сентября 1944 года по февраль 1945 года участвовал в сопровождении по меньшей мере восемь конвоев.

Еще один интересный факт из военной биографии Владимира Лялькина. В октябре 1944 года «Большой охотник-213» принял участие в Петсамо-

Lyalkin was assigned to this expedition. My great-grandfather always told his relatives about his time in America. So much of it seemed so unusual to Soviet people. But, he noted how warmly Russian sailors were greeted by average Americans.

Vladimir Lyalkin served on crew of the *Big Hunter-213*, an anti-submarine ship with a wooden hull. This small ship had traveled more than 6,000 miles across the Atlantic Ocean, had endured winter storms on the Atlantic and the Barents Sea, and had withstood submarine attacks. Russian sailors were successful in transporting to the Northern Fleet, all of the ships obtained in the USA.

Vladimir Lyalkin served on the *Big Hunter* until the end of the war. The ship was high-speed, easy to maneuver and well-equipped. It was used in escorts to accompany allied and domestic convoys. I found records that suggest that my great-grandfather accompanied at least eight convoys from September 1944 to February 1945.

There is one more interesting fact from the military side of Vladimir Lyalkin's biography. In October 1944, the *Big Hunter-213* participated in the Petsamo-Kirkenes offensive operation, on board which this young ship cook had to serve as combat medic, operate anti-aircraft guns under mortar fire from the enemy, and to unload ammunition ashore and join in the melee with the enemy.



20

Правнук В. М. Лялькина, автор сочинения — Даниил Коновалов
V. Lyalkin's great-grandson, the author of the essay — Daniil Konovalov

Киркенесской наступательной операции, когда младшему коку корабля приходилось быть и боевым санитаром, и обслуживать зенитные орудия под минометным огнем противника, и выгружать боеприпасы на берег, и вступать в рукопашные схватки с неприятелем.

За мужество и стойкость мой прадед награжден медалями Ушакова, «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья» и несколькими благодарностями.

Войну Владимир Митрофанович Лялькин закончил со званием старшины II статьи. Своей любимой профессии он остался верен и в мирное время. Умер в 1976 году. Я родился 24 года спустя.

Сейчас я учусь в кадетском классе и знаю, что могу гордиться своим прадедом. Мне очень жаль, что не все его награды сохранились в нашей семье, но то, что осталось, я буду обязательно беречь, как и память о прадеде, проявившем мужество во время Великой Отечественной войны.



21

Большой охотник тюна SC-110
Big Hunter SC-110

For his courage and perseverance my great-grandfather was awarded the Medal of Ushakov as well as medals For Battle Merit, For the Defense of the Soviet Transarctic, and several testimonials.

Vladimir Lyalkin completed his service at the end of the war with the rank of petty officer 2 class. He remained true to his favorite profession in times of peace as well. He died in 1976. I was born 24 years later.

Currently, I am studying in Cadet school, and I am very proud of my great-grandfather. I feel sad that our family did not preserve all of his medals, but of what remains, I shall definitely safe keep, in honor and memory of my great-grandfather, who demonstrated such courage during the Great Patriotic War.

Василий Ленин
Я с гордостью ношу имя своего прадеда

Сразу после нападения фашистской Германии на Советский Союз правительства Англии и США выступили с заявлением о поддержке нашей страны. В счет поставок по ленд-лизу Советский Союз получал продовольствие, топливо, боеприпасы, технику. В июле 1941 года в учебные центры США стали прибывать советские военно-технические специалисты, а в октябре 1941 года — первые специалисты по морскому делу для приемки тральщиков и больших охотников за подводными лодками.

В 1943 году в США в числе специалистов прибыл мой прадед Василий Васильевич Лапин. В учебном центре он знакомился и осваивал новую технику тральщика ТЩ-116 (до 15.09.1943 г. это АМ-143 Аркейд). Моя бабушка Ольга Васильевна Ленина вспоминала рассказы отца: «Американцы приняли русских людей очень доброжелательно. В то время как в России было тяжелое положение с продовольствием, в Америке этой проблемы не было. Мы уже не могли есть яблоки, бананы и апельсины — очень хотелось родного черного хлеба. Нелегко было наблюдать за спокойной американской жизнью, в то время как на Родине шла война, гибли люди. Мы желали скорейшего возвращения на Родину для участия в боевых действиях».

22

Vasiliy Lenin

I am proud to bear my great-grandfather's name

Immediately after fascist Germany attacked the Soviet Union, the British and United States' governments issued a statement in support of our country. Among Lend-Lease deliveries, the Soviet Union received provisions, fuel, ammunitions, and equipment. Soviet military-technical experts began to arrive in training centers of the United States in July 1941, and by October 1941 the first naval experts came to pick up minesweepers and large submarine hunters.

In 1943, my great-grandfather Vasily Lapin arrived in the USA with a group of experts. At the training center he familiarized himself with and mastered the new equipment on board the Minesweeper-116 (up until 09.15.1943 this was the AM-143 Arcade). My grandmother Olga Lenina remembered and told us her father's stories: "The Americans received the Russian people with friendly hospitality. At that time Russia faced difficulties with provisions. However, there was no such problem in the United States. We got to the point where we could not eat anymore apples, bananas and oranges. We just wanted our homemade dark bread. It was rather hard to observe the placid American life, while the war was ravaging our homeland, and lots of people were dying. We wanted to return home as quickly as possible to participate in hostilities".



В.В. Лапин
V. Lapin



В.В. Лапин
V. Lapin

23

В 1941г. окончил аэродинамическое училище.
с 1942г переведен в ВМФ и до 1943г служил в
морской пехоте СФР капитаном, после чего зачислен
в эсминец-команду ТЩ-116 Крепость Котельных машинистов
В период правительства Синоп Командиром
Синоп показал себя как лучший советский моряк.
Быстро овладел техникой новых механизмов.
Благодаря упорной работе отменно изучил
турбодвигатели и помогал товарищам изучать
технику. На протяжении всего перехода из США
на Родину и в последующих боевых походах его

Характеристика из наградного листа В.В. Лапина
Characteristics from the Commendation list of V.Lapin



Награды В.В. Лапина
Honors of V. Lapin

В наградном листе на прадеда командира отделения котельных машинистов ТЩ-116 СФ В.В. Лапина я прочел следующее: «В период правительственный командировок в США показал себя как лучший советский моряк. Быстро овладел техникой новых механизмов, благодаря упорной работе отлично изучил трубопроводы и помогал товарищам изучать технику. На протяжении всего перехода из США на Родину и в последующих боевых походах его заведование — паровой котел — работал безотказно».

5 октября 1943 года ТЩ-116 в составе отряда кораблей вышел из Сент-Питерсберга и в ноябре прибыл в г. Полярный, где немедленно вступил в активные боевые действия. За годы войны тральщик ТЩ-116 осуществлял проводку конвоев, поиск подводных лодок, траление фарватеров и опасных от мин районов. Из наградного листа я узнал, что Василий Васильевич Лапин участвовал в «41 боевом походе. За 1944 год отконвоировано 91 транспорт, пройдено 17 687 миль и с тралом 500 миль».

Но не всегда переходы заканчивались благополучно. В августе 1944 года немецкая подводная лодка, с помощью нового оружия — акустических торпед — расстреляла конвой БД-5, шедший из Молотовска на о. Диксон. Фашисты потопили транспортное судно «Марина Раскова» и тральщики 114 и 118. Из конвоя уцелел только тральщик прадедушки. Экипажу тральщика хотелось отомстить за смерть товарищей. В сентябре 1944 года ТЩ-116

I read the following lines about my great-grandfather in the Commendation List. Commander of the boiler operators on Minesweeper-116 of the Northern Fleet V. Lapin: "proved himself to be the best Soviet sailor during a government trip to the United States. He quickly mastered the equipment on the new mechanisms, and thanks to his hard work, he was an excellent study of the pipes and helped his comrades to master the equipment as well. He was superintendent of the steam boiler room that worked flawlessly all the way from the United States to our Homeland and on all subsequent military campaigns".

On October 5, 1943, the Minesweeper-116, composed of a squad of ships, departed from Saint Petersburg (USA) and arrived in the city of Polyarny in November, where it immediately joined active hostilities. During the war, the Mine-sweeper-116 escorted convoys, searched for submarines, trawled the fairways and areas laid with dangerous mines. From the Commendation List, I learned that Vasiliy Lapin participated in 41 combat campaigns. Over the course of 1944, he escorted 91 transports, traversed 17,687 miles, and trawled 500 miles".

But his travels did not always end successfully. In August 1944, a German submarine using a new weapon — acoustic torpedoes, shot the BD-5 convoy that was sailing from Molotovsk to Dixon Island. The fascists sank the transport ship *Marina Raskova* and Minesweepers 114 and 118. Out of entire convoy, only my great-grandfather's minesweeper remained unharmed. The crew of the



Правнук В. В. Лапина, автор сочинения — Василий Ленин
V. Lapin's great-grandson, the author of the essay — Vasiliy Lenin

обнаружил немецкую подводную лодку около о. Диксон. Та это была подводная лодка или нет, неизвестно. Бой продолжался около трех часов. В наградном листе на представление орденом Отечественной войны II-ой степени моего прадеда написано: «При потоплении подводной лодки противника т. Лапин быстро приготовил свое заведование к бою, подавал пар к магистрали паротушения и в дальнейшем был отпущен на верхнюю палубу для перезагрузки боезапаса и помогал укладывать глубинные бомбы на стеллажи бомбобрасывателей, чем способствовал быстрому приготовлению глубинных бомб к действию и потоплению подводной лодки противника». В. В. Лапин награжден медалью Ушакова и медалями «За боевые заслуги», «За оборону советского Заполярья» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Я с гордостью ношу имя своего прадеда. Говорят, я похож на него внешне, хочу походить и поступками.

trawler wanted to avenge the death of comrades. In September 1944, the Mine-sweeper-116 discovered a German submarine near Dixon Island. The question still remains whether it was the same submarine or not. The battle lasted about 3 hours. In the Commendation List under the entry for my grandfather receiving the Order of the Patriotic War of the 2nd class it states: "As the enemy submarine went down, Comrade Lapin took charge and prepared for battle, gave steam to the steam quenching main line and later was sent to the upper deck to reload ammunitions and helped lay depth charges on racks of release gear. This contributed to the rapid readiness of the depth bombs and led to the drowning of the enemy submarine". V. Lapin was awarded the Ushakov medal and the medals For Battle Merit, For Defense of the Soviet Transarctic and For the Victory over Germany in the Great Patriotic War 1941–1945.

I am proud to bear my great-grandfather's name. People say that I look like him in my outward appearance, and I want to be like him in my actions.

Алексей Строганов
Командир ТЩ-108

О моем прадеде мне часто рассказывала мама, она всегда говорила: «Твой прадедушка — герой», — и показывала его боевые награды и морской офицерский кортик. Но, взглянув на фотографию героя, я был сильно разочарован. С пожелтевшего от времени снимка на меня смотрел совершенно обычный человек в форме морского офицера. Он был удивительно похож на дедушку, но ничего героического в его внешности я не заметил. И тогда дедушка Вася показал мне газеты военного времени и рассказал историю жизни моего прадеда, услышав которую, я понял, что героизм — это не выпирающие мускулы и огромный рост, а сила духа, верность и преданность Родине, умение брать на себя ответственность в самый трудный момент.

Мой прадедушка Иван Васильевич Пилицын — морской офицер Северного флота, прошедший две войны (Финскую и Великую Отечественную), участник Северных морских конвоев — родился 23 сентября 1917 года в крестьянской семье в деревне Олеховской Приозерного района Архангельской области. Окончив Архангельский морской техникум, получил специальность штурмана. Служил в СМП на пароходах «Сосновец» и «Лена». В 1939 году был призван на срочную службу и участвовал в Финской войне. Вернувшись,

28

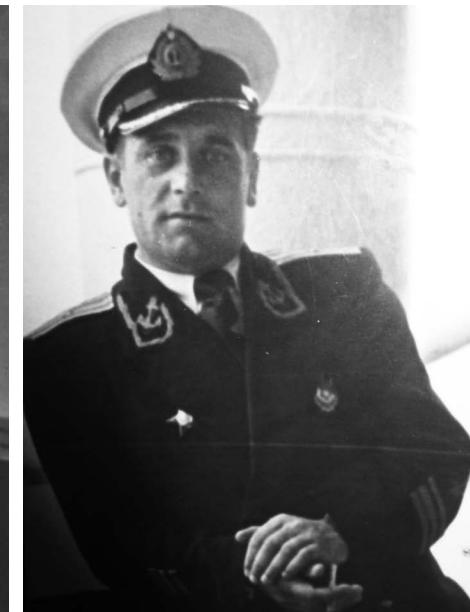
Alexei Stroganov
The Captain of the Minesweeper-108

It was my mother who often told me about my great-grandfather. She used to say: "Your great-grandfather is a hero", showing me his military awards and his naval officer dirk. But having glanced at the photograph of the hero, I was extremely disappointed. From the picture that had turned yellow over time, an absolutely common man, wearing the uniform of a naval officer, was staring back at me. There was an astonishing resemblance to my grandfather, but I did not notice anything heroic about his appearance. And then grandpa Vasya showed me war-time newspapers and told me the story of my great-grandfather's life. After having listened to him speak, I realized: heroism isn't reflected by bulging muscles and by enormous height, but in presence of mind, loyalty and devotion to your Homeland, and by the ability to take responsibility upon yourself even in the most complicated of moments.

My great-grandfather Ivan Pilitsin — naval officer of the Northern Fleet, who fought through 2 wars (the Finnish war and the Great Patriotic War), and was a member of the Arctic Sea Convoys, — was born September 23, 1917 into a peasant family in Olekhovskaya village near the Lakeside area of the Arkhangelsk region. After graduating from the Arkhangelsk Maritime College he got a job as



И. В. Пилицын в послевоенное время
I. Pilitsin in the postwar period



И. В. Пилицын в послевоенное время
I. Pilitsin in the postwar period



ТЩ-108. Фото И. В. Пилицына
Minesweeper Number 108. Photo by I. Pilitsin

29

ходил штурманом на пароходе, женился, у него родилась дочь. Все складывалось удачно: крепкая семья и манящие морские дали — что еще нужно моряку для счастья! Но мирная жизнь закончилась внезапно. 28 июня 1941 года Иван Васильевич был мобилизован на Северный флот и назначен командиром магнитно-акустического тральщика № 108.

Когда я читаю документы того времени, меня переполняет гордость за прадеда, за то, что у меня есть право называться правнуком такого замечательного человека!

В декабре-январе 1941–42 гг. корабль ТЩ-108 оказался в исключительно тяжелом положении — затерт во льдах, находясь без угля при морозе -34 градуса. Но командир корабля, лейтенант Пилицын, организовал ручную доставку топлива с транспорта «Аллан», находившегося в трех милях от судна. По тросам и через разводья было перегружено 45 тонн угля!

В сентябре 1942 года прадед управлял артиллерийским огнем по отражению пикирующего бомбардировщика «Ю-88». Самолет противника хотел разбомбить транспорт союзников. Был сильный шторм, большая волна, облачность, но, стоя по колено в воде, всего в три выстрела моряки сбили вражеский самолет.

В начале июля 1942 года корабль ТЩ-108 две недели пробивался к аварийному американскому транспорту *Winson Suleni* у острова Новая Земля.

a navigator. He served in the NSC, working on the ships *Sosnowiec* and *Lena*. In 1939, he was urgently called to serve and, therefore, he participated in the Finnish war. Upon his return, he went out to sea as a navigator, got married and brought a daughter into the world. Everything was going well — what else does a sailor need for his happiness, but to have a strong family, and to travel long distances at sea in places that were alluring him to explore! But his peaceful life came to an abrupt end. On June 28, 1945 Ivan became a soldier mobilized to serve in the Northern Fleet as a captain on a magnetic acoustic minesweeper number 108.

When I read documents about the past, I am overwhelmed with pride for my great-grandfather, and for the fact that I have the honor of being called the great-grandson of such an outstanding person!

In December – January of 1941–42, the Minesweeper-108 ship found itself in an exceptionally precarious position: it had gotten stuck fast into the ice without coal on board (by the way, the weather was extremely cold: the temperature reached 34 degrees Celsius below zero). But the ship captain, Lieutenant Pilitsin, managed to organize a manual fuel delivery from the supply ship *Allan* situated 3 miles away from the vessel. 45 tons of coals were transported with ice-hummocks and through the patches of ice-free water!

In September 1942, my great-grandfather used artillery fire to repel the dive bomber *U-88*. The enemy aircraft tried to bomb inter-allied transport. There was



И. В. Пилицын на боевом посту
I. Pilitsin on the combat post



Фото И. В. Пилицына
Photo by I. Pilitsin



Правнук И. В. Пилицына, автор сочинения — Алексей Строганов
I. Pilitsin's great-grandson, the author of the essay — Alexei Stroganov

Он достиг цели, но на винт тральщика намотался лопнувший трос. Командир корабля вооружился топором и прыгнул под корму, в ледяную воду. Уже через несколько минут он доложил, что винт свободен. Транспорт был доставлен к месту назначения. А корабль ТЩ-108 снова ушел в море...

Лишь в 1944 году вернулся в Архангельск корабль, которым командовал мой прадедушка. Тральщик ТЩ-108 прошел тысячи миль, подорвал сотни мин, бомбил фашистские подлодки, сбивал самолеты противника.

Вспоминая боевые дни, командование, матросы и старшины, знающие Ивана Васильевича Пилицына, отмечали его смелость, отвагу, справедливость и чуткость.

Родина высоко оценила заслуги моего прадедушки. Он награжден орденами «Красной Звезды» и «Красного Знамени», медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья».

a strong storm and the waves were huge, seamen could hardly see anything because of the cloudiness, but they defeated adversary's plane with just three shots.

In early July 1942, the Minesweeper-108 had been struggling heavily through the ice for two weeks to get to the US emergency transport *Winson Suleni* situated near the island of Novaya Zemlya. They reached their destination, but a burst rope wrapped itself around the trawler's rudder. The ship captain equipped himself with an axe and jumped under the stern straight into the freezing water. After several minutes he reported the rudder had been released. Transport was conveyed to its destination. And the Minesweeper-108 ship went out to sea again...

The ship my great-grandfather commanded returned to Arkhangelsk only in 1944. The Minesweeper-108 trawler had traveled thousands of miles, had blown up hundreds of mines, bombed fascist submarines, and shot down enemy aircrafts.

Recalling the ordeals of war, and his leadership, all the sailors and sergeant-majors who knew Ivan Pilitsin noted his boldness, courage, justice and considerateness.

Our Homeland held his merits in high esteem for the great service he performed. He was awarded the Order of the Red Star and the Order of the Red Banner, medals For Bravery, For Battle Merit and For Defense of the Soviet Transarctic.

Елизавета Томилова
Ледяной ад

Немеют руки. Ледяной воздух пронизывает все тело. Впереди — Северный Ледовитый океан. Позади — долгие дни службы на «Мурманском маршруте». Арктические конвои Второй мировой войны доставили более четырех миллионов единиц боеприпасов, военной техники и других грузов из США и Великобритании в Мурманск, Северодвинск и Архангельск.

Каждый из участников северных (союзных) конвоев помнит, что им пришлось пережить на службе. Ежедневно они испытывали страх вражеской атаки, ведь немцы могли напасть не только с воздуха, но и с подводных лодок. Эти моряки ходили по самому опасному маршруту Второй мировой войны, они понимали, что если кто-то упадет за борт, то его уже никто не сможет спасти в ледяной пучине. Но они не сдавались. Для ветерана из Канады, Алекса Половина, который участвовал в четырех конвоях на север, это особенно близко.

Половин пошел на фронт, когда ему было всего 17 лет, потому что он увидел, как сильно страдают его близкие. Будучи совсем юным, он не мог видеть, как его мать плачет, получая известия о том, что кого-то из их родственников в Восточной Европе убили. В 1942 году Алекс Половин решил

34

Elizaveta Tomilova
Frozen Hell

Our hands go numb. The icy air pierces through our entire bodies. The Northern Arctic Ocean lies ahead. Behind us — long days of service on the Murmansk Route. The Arctic Convoys of World War II have delivered more than four million units of ammunitions, military equipment and other supplies from the USA and Great Britain to Murmansk, Severodvinsk and Arkhangelsk.

Every single participant in the Arctic (Allied) Convoys remembers, what he had to endure during service. Every day they experienced the fear of an enemy attack, because the Germans did not only attack from the air, but also from submarines. These sailors traversed the most dangerous WWII route of all, and they knew that if anyone falls overboard, that no one could save him from the icy abyss below. But, they never gave up. This rings especially true for Canadian Veteran, Alex Polovin, who participated in four of the northern convoys.

Polovin went to the front when he was only 17 years old, and he went, because he saw how much those near and dear to him were suffering. His youth blinded him to the tears his mother shed every time she got word that one of their relatives was killed in Eastern Europe. In 1942, Alex Polovin decided to



Алекс Половин (справа)
Alex Polovin

35



Караван судов Северного конвоя
Caravan of ships of the Arctic convoy

записаться во флот. Так как ему еще не было 18 лет, ему пришлось сделать так, чтобы его неграмотный, не умеющий читать, отец подписал документ, подтверждающий совершеннолетие Алекса.

Северный Ледовитый океан вызвал у Половина такой же страх, что и немцы.

Когда волны перехлестывали за борт и заливали его, вода сразу застывала, покрывая коркой не только палубу, но и одежду моряков. Их форма только на первый взгляд была теплой — она не спасала от лютых морозов, морякам постоянно приходилось двигаться, чтобы не замерзнуть и быть готовым к любой опасности. В критические моменты Половину приходилось дежурить на пушке по 4 часа с четырехчасовыми перерывами на сон и еду.

Алекс Половин рассказывает, что ни во время службы, ни во время каких-либо праздников страх не покидал моряков ни на секунду, этот страх лишал энергии. Половин чувствовал себя крошечным по сравнению с огромным океаном. Если кто-то падал за борт, человека уже никто не мог спасти, потому что остановка ставила под удар весь экипаж, а вода была настолько холодная, что люди погибали за пару минут, находясь там.

Германия знала, насколько «Мурманский маршрут» важен для СССР, особенно те боеприпасы и вооружение, которые по нему поставлялись. Поэтому немцы атаковали и с моря и с воздуха. Были потеряны 85 торговых и 16

enlist in the navy. Since he was shy of 18 years, he had to get his illiterate father who couldn't read, to sign a document attesting to Alex being of age.

The Northern Arctic Ocean elicited in Polovin as much fear as the Germans themselves did.

Whenever the waves washed up on board, the water would freeze instantly, covering not only the deck with a sheath of ice, but the clothing of the sailors too. Their uniforms looked warm only at first glance. They did not protect them from severe frost, and the sailors had to stay in constant motion, in order not to freeze to death, and they had to be prepared for every possible danger. In critical moments, Polovin had 4-hour gun duty, with four-hour breaks for sleep and meals.

Alex Polovin says that neither during his time of service, nor on any holidays, did he ever leave the other sailors for a second, nor did this fear rob him of energy. Polovin felt dwarfed compared to this vast ocean. If anyone went overboard it was impossible to save that person. The situation put the entire crew at risk, and the water was so brutally cold that people died within minutes of being in it.

Germany knew how critical the Murmansk Route was for the USSR, especially for the ammunitions and weapons that were delivered along it. That is why the Germans attacked it both from underwater and by air. Eighty-five allied trade ships and 16 war ships were lost. On December 26, 1943, Polovin lived through the most significant battle on the Murmansk Route. Norwegian sailors launched



Суровые погодные условия на службе
Severe weather conditions on service



Эсминец «Гурон», на котором служил Половин
Destroyer "Guron" at which Polovin served

боевых кораблей союзников. 26 декабря 1943 года состоялось самое важное для Половина сражение на «Мурманском маршруте». Норвежские моряки выпустили ракету по гораздо большему немецкому линкору «Шарнхорст», тем самым потопив его. Храбрость норвежцев поразила Алекса.

Пройдя войну, Половин, в отличие от многих других моряков, вернулся на родину целым и невредимым. За службу в Северных конвоях он был награжден двумя медалями, в том числе медалью Ушакова. Несмотря на позднее признание, Половин гордится своими заслугами.

Для России, Великобритании и США Арктические конвои стали символом совместной героической борьбы против Германии.

a rocket at the much larger German battleship *Scharnhorst*, thereby sinking it. Alex was impressed at the Norwegian's bravery.

Having survived the war, Polovin, unlike many other sailors, returned to his homeland whole and unscathed. For his service in the Arctic Convoys, he was awarded two medals, including the Ushakov medal. Polovin is proud of his achievements, even though they were long in coming.

For Russia, Great Britain and the USA, the Arctic Convoys have become a symbol of a collaborative heroic battle against Germany.

Кирилл Гладков

Мне есть кем гордиться

Многие могут сказать, что я и мои одноклассники родились уже в XXI веке и история Великой Отечественной войны для нас не имеет значения, так как это было давно. Но я считаю, что они сильно ошибаются. Ведь история нашей Родины является неотъемлемой частью истории каждой семьи, в том числе и моей.

Я хочу рассказать о моем прадедушке Василии Павловиче Юрченко, 19 февраля 1915 года рождения, уроженце Архангельска Архангельской области, инвалиде и участнике Великой Отечественной войны. Его не стало, когда мне исполнился один год. О его жизни я узнал из рассказов моей бабушки Светы, его дочери.

Прадед Василий родился в большой семье и был вторым ребенком. Его отец умер рано, и мать была не в состоянии прокормить семью, поэтому Василий Павлович окончил только четыре класса школы. Ему пришлось идти работать на завод. Он ремонтировал суда, где и решил связать жизнь с морем. Устроившись матросом в пароходство, сначала плавал по Северному Морскому пути, прошел практику и выучился на кочегара. Во время экспедиции за границу весь экипаж судна, на котором плавал мой прадед, застала

Kirill Gladkov

I have someone to be proud of

Many could say that my classmates and I were born already in the 21st century and that the history of the Great Patriotic War doesn't mean anything to us, since it happened so long ago. However, I believe that they would be deeply mistaken. After all, the history of our Homeland is an integral part of every family's history, mine included.

I want to tell a story about my great-grandfather Vasiliy Yurchenko, born on February 19, 1915, a native of the Arkhangelsk Region, an invalid, and a participant in the Great Patriotic War. I was but one-year-old when he passed away. I learned about his life from the stories my grandma Sveta, his daughter, used to tell me.

My great-granddad Vasiliy was born into a big family and was the second child. His father died at a young age, and his mother simply was unable to feed the family. Because of this, Vasiliy only finished the 4th grade. He had no choice but to go work at a factory. He repaired ships, and it was here that he decided to link his life to the sea. He became a sailor and went out to sea. First, he sailed around the Northern Sea Route, and then did an internship and learned to how to stoke the fire. During expeditions abroad, the entire crew on the ship on which my granddad was working was affected by the war. The captain had

война, и капитану пришлось развернуть его назад к Архангельску. В первые дни войны прадед был призван в ряды двенадцатой бригады морской пехоты Северного флота, в рядах которой он защищал Мурманск от фашистских захватчиков. Храбро сражался, участвуя в десантной операции на мысе Пикшев в 1942 году, он получил сильные обморожения ног. Когда выздоровел, пошел работать на суда СМП, был членом команды парохода «Марина Рaskова».

В 1944 году пароход «Марина Рaskова» был включен в состав конвоя БД-5. 12 августа 1944 года в Карском море у острова Белый пароход был потоплен немецкой подводной лодкой U-365. Немногие тогда выжили. Мой прадед Василий оказался одним из них.



В. П. Юрченко (фотография времен ВОВ)
V. Yurchenko (war time photo)



В. П. Юрченко в послевоенное время
V. Yurchenko in the postwar period

to turn the boat back and return to Arkhangelsk. In the early days of the war my granddad was drafted into the ranks of the twelfth brigade of the Northern Fleet Marines, from whence he defended the city of Murmansk from fascist invaders. He fought bravely, and while participating in air rescue operation on Cape Pikshuev his legs were badly frost bitten. When he recovered he went to work on a marine ship and was a member of the command on board the ship *Marina Raskova*.

Чудом удалось спастись после трагедии и пребывания в ледяном Карском море на протяжении 12 часов. Оставшихся в живых эвакуировало советское судно, после чего Василий Павлович был госпитализирован и демобилизован как инвалид войны. В послевоенные годы он продолжал трудиться на судах СМП, помогая восстановлению народного хозяйства страны. Он всю свою жизнь был верен выбранной профессии, на заслуженный отдых он вышел в 1977 году.

Мой прадедушка Василий и моя прабабушка Мария совместно прожили 64 года. Вырастили сына Юрия и дочь Светлану, обеспечив им хорошее образование.

За ратные подвиги в годы Великой Отечественной войны он был удостоен ордена «Отечественной войны» I степени, медалей «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией», «За доблестный труд», «Ветеран труда».

В истории моей семьи, как и в истории моей Родины, было много как хорошего, так и не очень, но предки выстояли, не прогнувшись под разными трудностями, защищали своих любимых и родных от невзгод и тягот жизни. Я очень ими горжусь и хочу, чтобы и я и мои потомки были достойными их преемниками.

41

In 1944 the ship *Marina Raskova* was included as part of convoy BD-5. On August 12, 1944, the ship was sunk by the German U-365 submarine near White Island in the Kara Sea. Not many survived. But, my great-granddad was one of them who did.

It was a miracle that he was rescued after the tragedy and after being in the icy Kara Sea for 12 hours. Those who were still alive were evacuated by a Soviet ship, after which Vasiliy was hospitalized and demobilized as an invalid of the war. In the post-war years he continued to work on marine boats helping to restore the country's domestic economy. He was true to his chosen profession his entire life, and only took his well-deserved pension in 1977.

My great-grandfather Vasiliy and my great-grandmother Maria lived together for 64 years. They raised a son named Yuriy and a daughter named Svetlana, and gave them both a good education.

For feats of arms in the Great Patriotic War, he was awarded the Order of the Patriotic War, 1st class, medals For the Defense of the Soviet Transarctic, For Victory over Germany, For Labour Valour and Veteran of Labor.

In my family's history, just as in the history of our Homeland, there has been both good and bad, but our ancestors never gave up. They stood proudly on their feet, despite living through all kinds of misery, they defended their loved and dear ones from adversity and hardship in life. I am so proud of all

40

Список использованных источников

«В конвоях и одиночных плаваниях»: [Сборник/Вступ. Статья Ю.Н. Кучепатова, С. 33–42; сост. В.В. Колт.] — Архангельск: Сев-Зап. кн. изд-во, 1895. — 239 с., ил.;

интернет-сайты:

<http://nov.yanaorgo.ru/page13.php>;

<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=36&t=1914> Всероссийский благотворительный марафон «Забвению не подлежит!»;

<http://www.polarpost.ru/f/viewforum.php?id=36> Ссылка на блок информации: «Карская экспедиция — 2009», конвой БД-5, Поиск: участники конвоя БД-5;

<http://www.polarpost.ru/f/viewtopic.php?id=612> «Карская экспедиция — 2009»;

<http://www.randewy.ru/pam/konvoy.html>; название статьи: «Карское море, обагренное горем».

of them and I dearly hope that I and my descendants will be worthy of our ancestors.

Works Cited

“In convoys and solitary voyages”: [Digest/Intro. Article of Y. N. Kutchepatov, pages 33–42; author V.V. Kolt.] — Arkhangelsk: Northwest publishing house, 1895. — 239 pages, with illustrations;

Websites:

<http://nov.yanaorgo.ru/page13.php>;

<http://www.polarpost.ru/forum/viewtopic.php?f=36&t=1914> All-Russian charity marathon “Not to fall into oblivion!”;

<http://www.polarpost.ru/f/viewforum.php?id=36> Link to the information: “Kara expedition — 2009”, convoy BD-5, search: participants of convoy BD-5;

<http://www.polarpost.ru/f/viewtopic.php?id=612> “Kara expedition — 2009”;

<http://www.randewy.ru/pam/konvoy.html>; article: “Kara Sea, dipped in grief”.

Элис Кенни

Северные конвои: роль штата Мэн в военных усилиях

Осенью 1941 года британские, канадские и американские союзники начали опасную операцию, которая спасла так много жизней — Северные конвои. Это случилось перед тем, как Соединенные Штаты официально вступили во Вторую мировую войну. Немецкие нападения усложнили возможность поставки вооружения и продовольствия в Россию, и люди умирали. Конвои доставляли жизненно необходимые грузы в северные порты Архангельска и Мурманска. Путешествие было чрезвычайно опасным из-за адских арктических температур и постоянной угрозы немецких атак, но, в конечном счете, американские усилия и корабли, построенные в Портленде, штате Мэн, помогли выиграть войну.

В 1941 году Морская комиссия США заказала производство 260 грузовых кораблей, и родилась идея о создании кораблей типа «Либерти». Первый конвой под кодовым названием «Дервиш» отплыл из Хваль-фьорда, Исландия, 21 августа 1941 года. Поход увенчался успехом, и семь торговых судов благополучно добрались до Архангельска через десять дней после отплытия. Конвои пришли даже очень своевременно. Всего за два месяца до этого 3 200 000 немецких солдат участвовали в нападении на Советский Союз,

Alice Kenny

The Arctic Convoys: Maine’s Role in the War Effort

In the autumn of 1941, the British, Canadian, and American Allies began the dangerous journeys that saved so many lives: the Arctic Convoys. Before the United States had officially become a part of World War II, the organization of the Arctic Convoys was underway. In Russia, German attacks had made it difficult to get supplies and rations, and people were dying. The convoys brought lifesaving materials to the Northern ports of Arkhangelsk and Murmansk. The journey was extremely dangerous due to frigid, arctic temperatures and the constant threat of German attack, but ultimately, American efforts and ships built in Portland, Maine helped to win the war.

In 1941, the US Maritime Commission requested 260 cargo ships, and the idea of the Liberty ships was born. The first convoy, code named Dervish, sailed from Hvalfjord, Iceland on August 21, 1941. It was a great success with the seven merchant ships arriving safely in Arkhangelsk ten days after departure. The convoys could not have arrived too soon. Just two months before, Germany had launched a 3,200,000 man attack on the Soviet Union, seeking to strike while Stalin was vulnerable and thinking that Germany wanted peace. Author David Fairbank White described the Russian north as “hell on

стремясь нанести решающий удар, к которому Сталин не был готов. Он думал, что Германия хочет мира. Писатель Дэвид Фейрбенк Уайт описал русский север как «ледяной ад». С августа по ноябрь 1941 года конвои оставались не замеченными немецкими войсками, и все благополучно прибывали к месту назначения. Тем не менее в декабре трем экипажам группы судов «Улан» было приказано перекрыть арктический маршрут. Так на удаленном морском пути появились серьезные опасности. 1 июля 1942 года на тот момент самый крупный и ценный конвой PQ-17 начал свой путь в Мурманск и Архангельск. 4 июля немецкие подводные лодки атаковали конвой, и военный корабль США «Кристофер Ньюпорт» наряду с двумя другими судами был торпедирован и потоплен. Из Лондона пришел приказ первого морского лорда сэра



Мемориал Северным конвоям, г. Портленд, штат Мэн, США
Arctic Convoy Memorial in Portland Maine USA

ice". From August to November of 1941, the convoys sailed unnoticed by the German forces, each one arriving safely. However, in December, the three boat team called *Ulan* was ordered to intercept the Arctic route. This began the dangers of remote sea route. On July 1, 1942, the largest and most valuable convoy yet, PQ-17 began its journey to Murmansk and Arkhangelsk. On July 4, German submarines struck and the USS *Christopher Newport* along with 2 other ships were torpedoed and sunk. From London, First Sea Lord Sir Dudley

Дадли Паунда конвою рассредоточиться и защищать себя. В итоге 24 судна из первоначально вышедших 37 были уничтожены. Корабли типа «Либерти», которые храбро проходили сквозь ледяные арктические воды, были построены на восемнадцати различных «экстренных» верфях на территории Соединенных Штатов, в том числе в Судостроительной компании Новой Англии в Южном Портленде, штат Мэн.

Возможно, Северные конвои не были столь значительным в масштабах Второй мировой войны, но они сыграли важную роль в прекращении войны. Военные грузы и продовольствие позволили союзникам продолжать бороться против фашистской Германии. Возможно, важнее то, что конвои помогли сохранить жизнь русскому народу. С 1941 по 1945 год 41 конвой прибыл

в Мурманск и Архангельск с почти 18 млрд долларов в грузовом отсеке из США, Великобритании и Канады. На верфях Судостроительной компании Новой Англии в штате Мэн были заняты более 30 000 рабочих в период с 1941 по 1945 год. Во время войны компания построила 236 грузовых



Корабль типа «Либерти»
в арктических льдах
Liberty Ship in Arctic Ice

Pound ordered the convoy to disperse, and fending for themselves, 24 of the original 37 ships were destroyed. The Liberty ships that braved the icy arctic waters were constructed at eighteen different "emergency" shipyard across the United States, including the New England Shipbuilding Company in South Portland, Maine. Although it may not have been significant in the large scale of World War II, these Arctic convoys were instrumental in ending the war. Supplies and rations allowed the Allies to continue to fight back against the Germans. Perhaps more significantly, the convoys helped to keep the Russian people alive. From 1941 to 1945, 41 convoys traveled to Murmansk and Arkhangelsk with nearly \$18 billion in cargo from the US, Great Britain, and Canada. The New England Shipbuilding Company in Maine employed more 30,000 workers from 1941 to 1945. During the war, the company build 236 Liberty cargo ships for the US. Maine alone played

судов типа «Либерти» для США. Штат Мэн сыграл значительную роль в обеспечении США судами, которые были необходимы, чтобы помочь нашим российским друзьям выиграть войну.

Список использованных источников

WHN Staff. «Running the Gauntlet: The Murmansk Run & WWII's Arctic Convoys». Warfare History Network. Warfare History Network, 18 Nov. 2015. Web. 30 Apr. 2016.

Kanes, Candace. «Maine History Online». — South Portland's Wartime Shipbuilding. Maine Historical Society, n.d. Web. 30 Apr. 2016.

a significant role in providing the US with ships it needed to aid our Russian friends and win the war.

Works Cited

WHN Staff. "Running the Gauntlet: The Murmansk Run & WWII's Arctic Convoys". Warfare History Network. Warfare History Network, 18 Nov. 2015. Web. 30 Apr. 2016.

Kanes, Candace. "Maine History Online". — South Portland's Wartime Shipbuilding. Maine Historical Society, n.d. Web. 30 Apr. 2016.

Grace Callahan

Строительство Победы: Роль штата Мэн в Северных конвоях Второй мировой войны

Мэн всегда был штатом с особым отношением к борьбе за независимость. Девиз штата звучит как *Dirigo*, что означает «я направляю», и это чувство уверенности в своих силах напитывало культуру штата Мэн на протяжении многих веков. Несомненно, это способствовало первоначальному сопротивлению штата к участию во Второй мировой войне. Льюистонский «Вечерний журнал» провел опрос в конце 1930-х годов, который показал, что более 90 процентов опрошенных жителей не согласны с военным участием США в европейском конфликте. Тем не менее спустя время совершающие в Европе зверства изменили народное мнение, и, когда в 1941 году был разбомблен Перл-Харбор, штат Мэн был готов внести свой вклад в общие военные усилия.

Жители штата Мэн помогали по многим направлениям, но, пожалуй, одним из наиболее значимых стали Северные конвои. Благодаря своему расположению на северо-восточном побережье Соединенных Штатов штат Мэн стал жизненно важным портом для строительства судов типа «Либерти» и отправки грузов в Великобританию и Советский Союз. Верфи, такие как «Баф

Grace Callahan

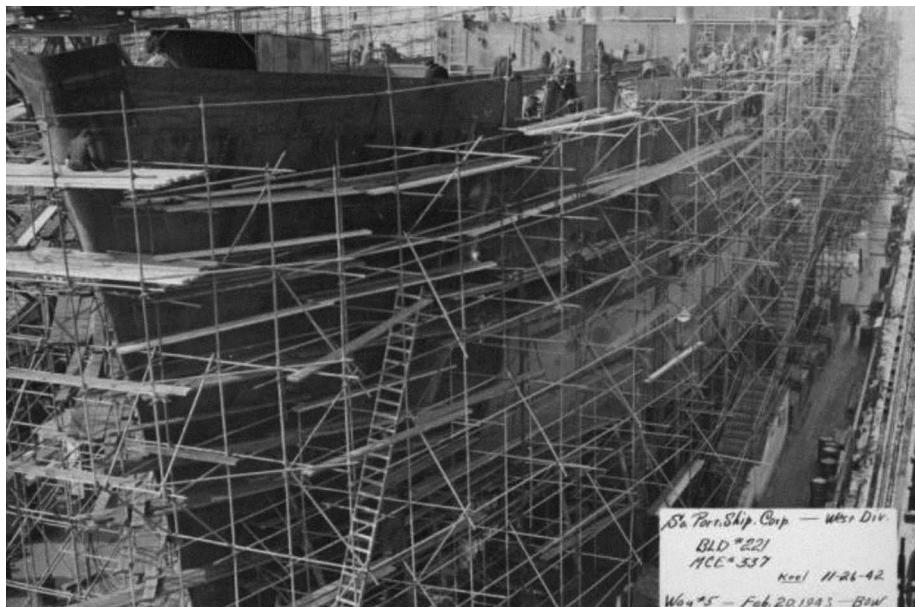
Constructing Victory: Maine's Role in the Arctic Convoys of World War II

Maine has always been a state with a culture of hardscrabble independence. The state motto "Dirigo", means "I direct", and this sense of self-reliance has permeated Maine culture for centuries. Doubtless this contributed to Maine's initial resistance to involvement in the Second World War. The Lewiston Evening Journal conducted a poll in the late 1930's that reported that more than 90 percent of those Mainers surveyed did not agree with US involvement in Europe in a military way. However as the years went by the atrocities in Europe began to chip away at this collective opinion, and when Pearl Harbor was bombed in 1941, Maine was ready to assist the war effort.

Mainers helped the war in many ways, but perhaps one of the most notable were the Arctic Convoys. Because of its position as the most northeasterly coast of the United States, the Maine coast became a vital port for the building and sailing of Liberty ships, bringing supplies to Great Britain and the Soviet Union. Shipyards such as Bath Iron Works and the New England Shipbuilding Yard in South Portland kicked into high gear, producing ships that were welded together instead of riveted. Welding sacrificed some durability, but allowed the ships

Айрон Уоркс» и судостроительный завод «Новая Англия» в Южном Портленде вывели на новый уровень производство кораблей: вместо заклепки части корабля стали приваривать друг к другу. Сварка делала корабли менее прочными, но это позволило ускорить их производство. В этот период каждые 17 дней новое судно типа «Либерти» спускали на воду в Южном Портленде. Эта невероятная скорость была достигнута в значительной степени из-за того, что большой процент кораблей типа «Либерти» собирался из крупных частей, которые сваривались между собой. В этой работе была задействована разнобразная, и, в основном, неквалифицированная рабочая сила.

Использование женской рабочей силы при строительстве судов типа «Либерти» в штате Мэн было беспрецедентно высоким. Только на верфи



Строительство корабля типа «Либерти» в штате Мэн, США
Building a Liberty Ship in Maine, USA

to be produced much faster. During this period, a new Liberty ship from South Portland launched every 17 days. This incredible speed was due largely to the fact that a large percentage of each Liberty Ship was prefabricated, allowing the ships to be welded together by a large, diverse, and largely unskilled workforce.

The female workforce constructing Liberty ships in Maine was unprecedented in the state. Bath Iron Works alone employed 1,600 women in 1943. The women who worked in welding the ships earned the nickname Welding Wendys, in

«Баф Айрон Уоркс» в 1943 году работали 1600 женщин. Те, которые сваривали корабли, получили прозвище «Венди-Сварщица» в стиле популярного в то время плаката «Рози-Клепальщица». Женщины трудились на открытом воздухе в опасных условиях, зарабатывая максимум 1 доллар 20 центов в час, работая восемь часов в день, шесть или семь дней в неделю. Несмотря на тяжелые условия, многие женщины штата Мэн видели эту ответственную работу как благо, направленное на мобилизацию сил для обороны страны, и воспринимали ее за честь. Ширли Уайлдер, бывшая сварщица из штата Мэн, рассказала свою историю на радио Портленда WMPG. Когда она пришла на работу, встретили ее скептически, поскольку сомневались, что женщина вряд ли сможет выполнить эту работу должным образом. «Я помню, бригадир спросил меня: „Как я могу знать, что вы можете работать сварщицей?“ — на что я ответила: „С чего Вы взяли, что я не могу?“. Ширли была среди многих женщин штата Мэн, которые бросили вызов традиционному гендерному распределению ролей и участвовали в строительстве кораблей типа «Либерти», чтобы внести свой вклад в общее военное дело. «Я любила свою работу», — сказала она. Ширли до сих пор уверена, что стране «нужна женская рука в сварке». Семнадцать судов типа «Либерти» были названы в честь известных женщин, в том числе Лилиан Нордика, Сары Орн Джетт и Гарриет Бичер-Стой.

the style of Rosie the Riveter. Women worked outdoors in dangerous conditions, and earned up to \$1.20 per hour for an eight-hour day, six or seven days a week. Despite the hard conditions, many Maine women saw this kind of industrious work for the benefit of the war effort as a unique and extremely gratifying opportunity. Shirley Wilder, a former welder from Maine, recounted her story to the Portland radio station WMPG. When she arrived at work, she was met with skepticism that a woman could execute the job adequately. “I remember the supervisor asking me, “How do I know you can weld?” she recounted, “So I said to him, “How do you know I can’t?”. Shirley was among the many Maine women defying the traditional gender roles of the previous decades and engaging in construction to aid the war effort by creating Liberty Ships. “I loved welding”, she declared, “You need a woman’s touch for welding”. Seventeen of the Liberty ships were named for significant women, including Lillian Nordica, Sarah Orne Jewett, and Harriet Beecher Stowe.

The Arctic Convoys of World War II were dangerous and often deadly missions, but they also had many positive impacts. The Soviet Union was provided with vital supplies to survive and continue to resist the Nazi powers. Great Britain as well was a beneficiary of these convoys thwarting the Nazi plan to starve the nation into defeat. Maine was the scene of booming shipyards that brought many workers, including women, employment following the Great Depression of

Северные конвои Второй мировой войны были опасными и часто смертельными миссиями, но они дали положительные плоды. Советский Союз обеспечивался жизненно важными поставками, чтобы выжить и продолжить оказывать сопротивление нацистам. Великобритания также получала выгоды от этих конвоев, срывая нацистский план, предполагающий ограничение продуктового снабжения страны, который привел бы к ее поражению. Штат Мэн был местом бурного развития судостроения, которое дало многим людям, в том числе женщинам, работу после Великой депрессии 1930-х годов. Арктические конвои являются ключевой частью истории Второй мировой войны, и эти героические корабли стали связью между штатом Мэн и бывшим Советским Союзом, связью, которая длится до сих пор.

Список использованных источников

«Bath Iron Works History». FundingUniverse. N.p., n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<http://www.fundinguniverse.com/company-histories/bath-iron-works-history/>>.

Bouchard, Kelley. «Historic Shipyard's Last Building Coming down». Portland Press Herald, 20 Jan. 2011. Web. 26 Apr. 2016.

<http://www.pressherald.com/2011/01/20/deconstructing-history_2011-01-20/>.

the 1930s. The Arctic Convoys are a key piece of World War II history, and these heroic ships tied Maine and the former Soviet Union together: a bond that still lasts in the modern day.

Works Cited

“Bath Iron Works History”. FundingUniverse. N.p., n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<http://www.fundinguniverse.com/company-histories/bath-iron-works-history/>>.

Bouchard, Kelley. “Historic Shipyard's Last Building Coming down”. Portland Press Herald, 20 Jan. 2011. Web. 26 Apr. 2016.

<http://www.pressherald.com/2011/01/20/deconstructing-history_2011-01-20/>.

“Maine History Online”. — South Portland’s Wartime Shipbuilding. N.p., n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<https://www.mainememory.net/sitebuilder/site/856/page/1266/display>>.

“1920–1945: The Country at Midcentury Continued”. Maine History Online. Maine Historical Society, n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<https://www.mainememory.net/sitebuilder/site/907/page/1318/display?page=5>>.

«Maine History Online». — South Portland’s Wartime Shipbuilding. N.p., n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<https://www.mainememory.net/sitebuilder/site/856/page/1266/display>>.

«1920–1945: The Country at Midcentury Continued». Maine History Online. Maine Historical Society, n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<https://www.mainememory.net/sitebuilder/site/907/page/1318/display?page=5>>.

«No. 30: The War from the Shipyards». Maine Maritime Museum. N.p., n.d. Web. 26 Apr. 2016. <<http://www.mainemaritimemuseum.org/collection/notes-from-the-orlop/the-war-from-the-shipyards/>>.

«Running the Gauntlet: The Murmansk Run & WWII’s Arctic Convoys». Warfare History Network. N.p., 18 Nov. 2015. Web. 26 Apr. 2016.

<<http://warfarehistorynetwork.com/daily/wwii/running-the-gauntlet-the-murmansk-run-wwii-s-arctic-convoys/>>.

«Women Work for Wages — Ethel Linscott». Maine Folklife Center. University of Maine, n.d. Web. 26 Apr. 2016.

<<https://umaine.edu/folklife/research-and-exhibits/exhibits/womens-work/women-work-for-wages/p5252a/>>.

Эбигейл Вильямс
Вспоминая корабли «Либерти»

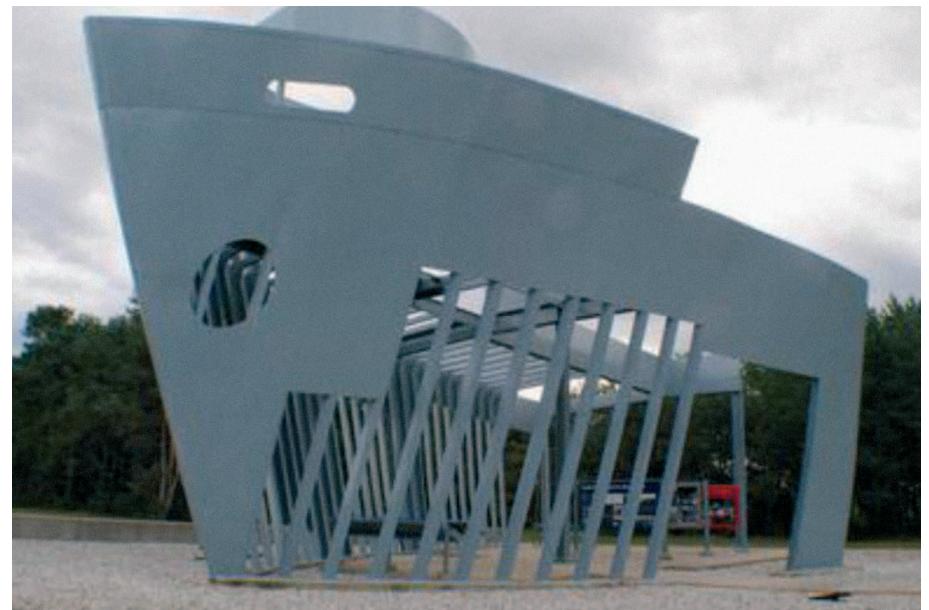
Во время Второй мировой войны в штате Мэн было построено 234 судна типа «Либерти». Из этих 234 до наших дней сохранилось только одно судно — пароход «Джеремия О'Брайен». Это один из двух оставшихся судов типа «Либерти» в США. Суда типа «Либерти» были построены для Северных конвоев Второй мировой войны, которые курсировали между Соединенным Королевством Великобритании, Исландией и Северной Америкой и портами Советского Союза. Эти порты были расположены главным образом в Мурманске и Архангельске, сейчас — важными российскими городами. Миссия Северных конвоев состояла в том, чтобы доставить продукты, медикаменты и военные грузы нашим советским союзникам в войне, которая в России называется «Великой Отечественной войной». Зачастую корабли перевозили солдат из одних портов в другие. Миссия носила также политический характер, она продемонстрировала, что союзники Советского Союза помогают ему в случае необходимости. Путешествие было долгим и опасным. Корабли и их команды сопротивлялись воздействию экстремальных погодных условий, бурных морей и кораблей противника. Более 3000 человек погибли в Северных конвоях.

Abigail Williams
Remembering Liberty Ships

During World War II Maine built 234 Liberty ships. Out of these only one remains: the SS *Jeremiah O'Brien*. The *Jeremiah O'Brien* is one of two remaining Liberty ships in the US. The Liberty ships were built for the Arctic Convoys of World War II, which sailed from the United Kingdom, Iceland, and North America into ports in the Soviet Union. These ports were located primarily in Murmansk and Arkhangelsk, now important Russian cities. The Arctic Convoys' mission was to bring food, medical supplies, and military supplies to our Soviet allies in the war, which is called the Great Patriotic War in Russia. Oftentimes the ships would carry Allied soldiers to and from the different ports. The mission was also political because it showed that the Soviet Union's allies were committed to helping them in times of need. The journey was long and dangerous. The ships and their crews were subject to extreme weather conditions, rough seas, and enemy ships. Over 3,000 men were killed in the Arctic Convoys.

In an interview I conducted with Norm Hjort, a native of Portland and retired history teacher at a local high school who has been conducting historical tours of Portland for the past sixteen years, I learned more about the history of the Arctic Convoys. "The Arctic Convoys marked a time when bravery came out in everyone",

Из разговора с Нормом Хьортом, урожденным жителем Портленда и вышедшим на пенсию учителем истории местной средней школы, который проводит исторические туры по Портленду в течение последних шестнадцати лет, я узнала многое об истории Северных конвоев. «Арктические конвои были временем, когда отвага проснулась в каждом», — сказал Хьорт. Он рассказал об экскурсии, которую проводил для ветеранов Второй мировой войны по Большому Портленду: «У нас была остановка в парке имени кораблей типа «Либерти». Один из самых тихих людей в группе подошел к Мемориалу кораблей типа «Либерти» и начал читать имена кораблей, построенных в Южном Портленде, и неожиданно слезы потекли по его щекам. Его жена взяла его под руку, и они вместе присели на скамейку неподалеку. Когда они вернулись в автобус, человек объяснил,



Мемориал судоверфи и кораблям типа «Либерти» в Южном Портленде
South Portland Shipyards and Liberty Ship Memorial

said Hjort. He described a tour of veterans of World War II that he led around Greater Portland: "Our tour stopped at Liberty Ship Park. One of the quieter men went over to the Liberty ship memorial and started reading the names of the naval ships built in South Portland and suddenly he broke down into tears". Hjort explained that the man's wife had to escort him to a bench to sit down. When they got back to the bus the man explained that his ship was built here in South Portland. One day he caught the flu and decided to stay behind at one of the

что корабль, на котором он ходил, был построен здесь, в Южном Портленде. Однажды он подхватил грипп и был вынужден остаться в одном из портов на пути в Архангельск, поэтому корабль ушел без него. На следующий день он узнал, что его корабль был подбит вражескими торпедами и затонул. Никто не выжил после этого нападения. Он был единственным выжившим членом команды, и все потому, что он заболел. «Этот тур по Портленду я никогда не забуду», — сказал Хьорт и еще раз подчеркнул важную роль штата Мэна в Северных конвоях: гавань Портленда была командным центром Североатлантического флота ВМС США во время Второй мировой войны. Это была точка сбора для конвоев, которые шли в Шотландию, Исландию и советские порты. В Портленде корабли укомплектовывались экипажем и загружались снабжением.



Сопровождение военного корабля в арктических льдах
Escort Warship in Arctic Ice

the US Navy's North Atlantic Fleet during World War II. It was a staging area for the convoys that sailed to Scotland, Iceland, and the Soviet ports. Portland filled ships with supplies and crew men.

The Arctic Convoys will never be forgotten. Portland and Arkhangelsk have been sister cities in spirit since 1942 when Liberty ships were being produced in Greater Portland and sailed right into ports in Arkhangelsk. The connection has only grown stronger throughout the years.

Северные конвои никогда не будут забыты. Портленд и Архангельск еще с 1942 года стали городами-братьями по духу, когда корабли типа «Либерти», построенные в Большом Портленде, шли в порт Архангельска. Эта связь только крепнет на протяжении уже многих лет.

ports along the way to Arkhangelsk and his ship went along without him. The next day the man discovered that his ship had been hit by enemy torpedoes and sunk. There were no survivors of the attack and he was the only surviving member of his crew — all because he caught the flu. “It’s a Portland tour I’ll never forget”, said Hjort. He went on to stress the importance of Maine’s role in the Arctic Convoys. Portland harbor was the command center of

Список использованных источников

“Hjort, Norm. Personal Interview. 3 June 2016”.

“Attack on an Arctic Convoy, 1942». Attack on an Arctic Convoy, 1942. Eye Witness History, n.d. Web. 03 June 2016.”

“A 5-Minute History Of Arctic Convoys”. Imperial War Museums. Imperial War Museums, n.d. Web. 06 June 2016.

“The Arctic Convoys”. The Arctic Convoys. Long Reads, n.d. Web. 06 June 2016.

“Arctic Convoys”. WW2DB RSS. World War II Data Base, n.d. Web. 06 June 2016.

“Arctic Convoys”. WW2DB RSS. World War II Data Base, n.d. Web. 06 June 2016.

“Russian Convoys, 1941–1945”. Russian Convoys, 1941–1945. Naval History, n.d. Web. 06 June 2016.

Works Cited

“Hjort, Norm. Personal Interview. 3 June 2016”.

“Attack on an Arctic Convoy, 1942». Attack on an Arctic Convoy, 1942. Eye Witness History, n.d. Web. 03 June 2016.”

“A 5-Minute History Of Arctic Convoys”. Imperial War Museums. Imperial War Museums, n.d. Web. 06 June 2016.

“The Arctic Convoys”. The Arctic Convoys. Long Reads, n.d. Web. 06 June 2016.

“Arctic Convoys”. WW2DB RSS. World War II Data Base, n.d. Web. 06 June 2016.

“Arctic Convoys”. WW2DB RSS. World War II Data Base, n.d. Web. 06 June 2016.

“Russian Convoys, 1941–1945”. Russian Convoys, 1941–1945. Naval History, n.d. Web. 06 June 2016.

Издание опубликовано при содействии департамента организационной работы Администрации муниципального образования «Город Архангельск» (Российская Федерация) и некоммерческой организации «Архангельский комитет» (Большой Портленд, штат Мэн, США). Публикация издания профинансирована Генеральным консульством США в Санкт-Петербурге.

Фотографии на страницах 5, 8, 14, 15 предоставлены ГБУК АО «Северный морской музей» (Архангельск, Российская Федерация). Фотоматериалы, сопровождающие сочинения, предоставлены авторами сочинений.

This edition is published with assistance from the Administrative Department of Arkhangelsk City Administration (Russian Federation) and non-profit organization “Archangel Committee” (Greater Portland, Maine, USA). The publishing is financed by the U.S. Consulate General St. Petersburg.

Photographs on pages 5, 8, 14, 15 are provided by the “Northern Maritime Museum” (Arkhangelsk, Russian Federation). Photographs accompanying the essays are provided by the authors of the essays.

