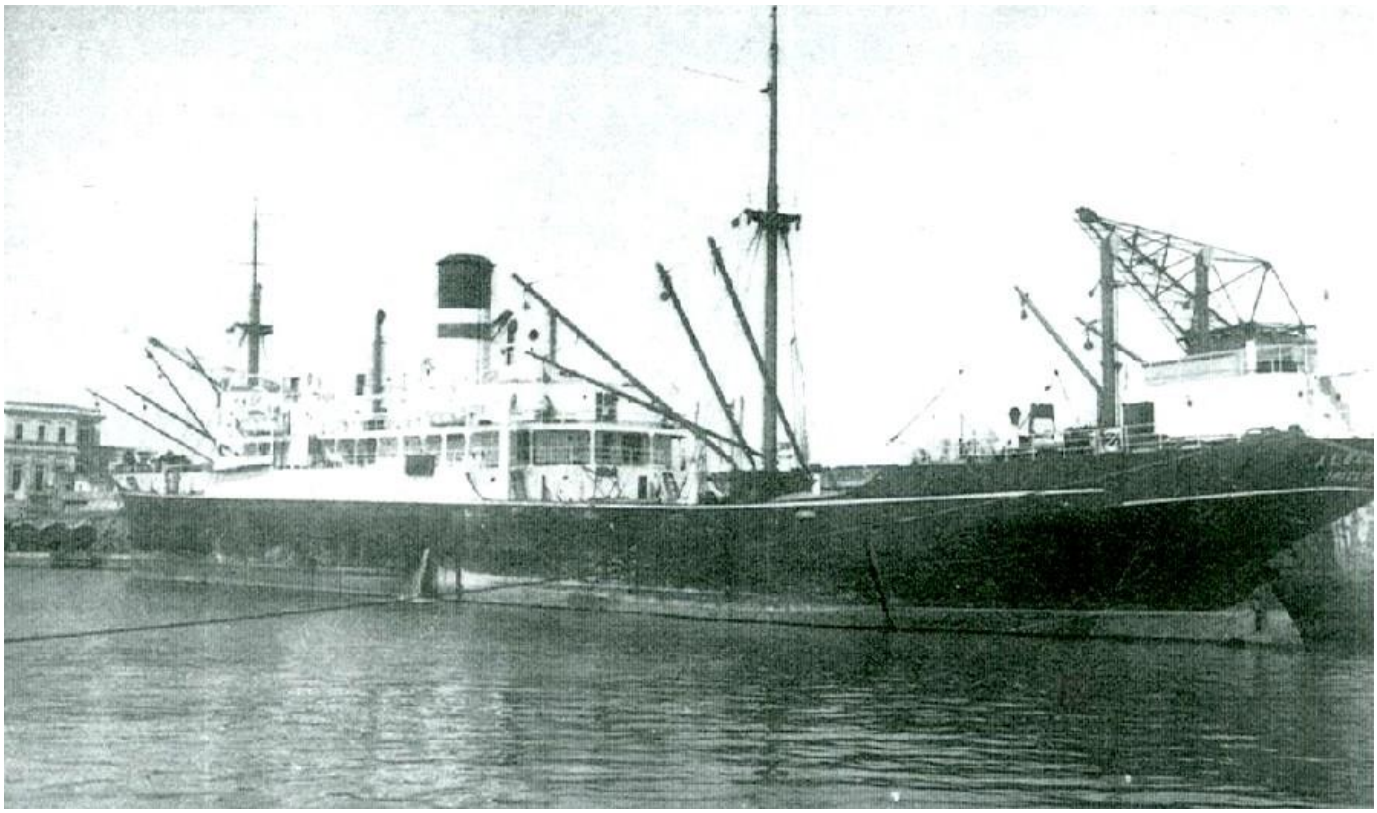
Последний рейс транспорта «Ballot»

***Д.С. Пономарев**, главный специалист-эксперт отдела информационных систем Управления Федерального казначейства по Мурманской области (статья подготовлена по материалам Государственного архива Мурманской области и пресс-службы Краснознамённого Северного флота)*

Для транспорта «Ballot» это был второй рейс в Мурманск в составе союзных конвоев.

Свой первый рейс он должен был совершить в составе конвоя PQ-12[1] в марте 1942 года (Исландия – Мурманск), но по различным причинам попал в состав конвоя PQ-13 (Рейкьявик – Мурманск), при следовании в котором 28 апреля 1942 года транспорт был повреждён немецкой авиацией. Часть экипажа перешла на другие корабли конвоя, а сам корабль с оставшейся частью команды был отбуксирован в Мурманск и ушёл обратно в составе конвоя QP-11.

В свой второй рейс транспорт «Ballot» вышел в составе конвоя JW-51B (Шотландия – Мурманск). Конвой вышел из порта Лох-Ю 22 декабря 1942 года, в первых числах января 1943 года прибыл в Мурманск.



Итальянский пароход «Alberta», конфискованный властями США 30 марта 1941 г. в НьюЙорке. Передан панамской компании «Lykes Bros. SS Co», где получил название «Ballot»

---

[1] Северные конвои, следовавшие в СССР до конца 1942 года, обозначались индексом PQ, конвои обратного направления - QP, а последующие конвои имели индексы JW и RA, соответственно.

Но в Мурманск транспорт «Ballot» не пришёл. В справке аварийно-спасательного отдела Северного флота записано: «*2-го января 1943 года, следуя по счислению при отсутствии видимости, пароход «Баллот» выскочил на каменистый берег северо-восточной части острова Кильдин. Место посадки открыто для всех северных ветров, и корпус судна, ввиду постоянного наката с моря, претерпевает большие разрушения, так при Северном ветре и сильном накате судно было заброшено ещё дальше на камни.*

Первоначальное обследование показало, что из-за больших повреждений наружной обшивки, нарушения поперечных переборок все грузовые трюмы заполнены водой. От сильного урагана 8-9 марта корпус и надстройки получили дополнительные разрушения».

Судьба экипажа трагична. Из воспоминаний командира охраны водного района Северного флота Василия Ивановича Платонова «Записки адмирала»: «*…Ночью на артиллерийскую батарею прибежал почти окоченевший человек и попытался объяснить, что он, грек по происхождению, является американским подданным и его судно гибнет где-то здесь поблизости. На рассвете мы обнаружили брошенный полуразбитый транспорт «Баллот», а через двое суток нашли и его команду. Под руководством капитана люди ушли на моторном баркасе далеко на восток, высадились на пустынный берег и там все замерзли. Столь удивительная потеря ориентировки в открытом море нас поразила. Видимо, капитан посчитал, что попал на берег, занятый противником, и, чтобы достигнуть территории Советского Союза, ушел от населенного острова Кильдин в снежное безмолвие Кольского полуострова, как оказалось, за своей смертью. Среди членов экипажа этого судна были два сына жаркой Африки, по странной иронии судьбы нашедшие могилу в снегах Заполярья…*».

По другой информации, погибло 9 членов экипажа и 2 артиллериста-британца. У выживших ампутированы конечности.

Распоряжением Наркома Морского флота Ширшова П.П. 16 февраля на Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство» (далее – МГМП) были возложены обязанности по оказанию помощи ЭПРОНу[2] в быстрейшем спасении груза и судна. За период с момента аварии по 27 апреля из общего количества груза в 6570 тонн выгружено 1500 тонн. В двадцатых числах апреля по распоряжению заместителя Наркома ВМФ по судостроению Галлера Л.М. все операции по разгрузке принял на себя Северный флот. Выгрузкой и доставкой тяжеловесных грузов занимался экипаж парохода «Спартак» МГМП (капитан Терентьев А.Н.). В зимних условиях работа у борта аварийного транспорта представляла большие трудности, с моря при малейшем шторме накатывали сильные волны. Несмотря на все трудности, экипаж, горя желанием оказать всемерную помощь фронту, с честью справлялся с возложенной задачей. К концу июля 1943 года было снято и перевезено 3242 тонны различных грузов. На

2 ЭПРОН – Экспедиция подводных работ особого назначения.

«Спартаке» не было тяжеловесных стрел, тогда командованием по предложению членов экипажа, и особенно старшего механика Хроменкова С.М., было принято решение дать пар по гибким шлангам на лебёдки транспорта «Ballot», предварительно приведя их в рабочее состояние. Из трюмов судна было поднято 11 танков по 27 тонн, 10 самолётов, 6 станков по 22 тонны. Экипаж парохода «Спартак» был награждён вымпелом Народного комиссариата морского флота СССР, трижды выплачивалась премия в сумме 7000 рублей. Шесть членов экипажа были награждены Значком Почётного работника Морского флота, восемь – Похвальной грамотой НКМФ. В докладной записке на имя секретаря Мурманского обкома ВКП(б) Старостина М.И., кроме обстоятельств затопления транспорта, отмечено, что снят весь груз, за исключением 4 танков и 200 тонн различного груза, находящегося в трюме №4.



Пароход «Спартак». *Фото из фондов музея истории ММП*

27 июля 1943 года аварийно-спасательным отделом СФ в адрес начальника Мурманского морского пароходства была направлена справка о состоянии аварийного транспорта. Положение и состояние корабля описывались так: «*Судно сидит на каменистой гряде практически всем корпусом, кормовая часть находиться на весу; выгружен весь груз, за исключением 100-150 т в трюме №4; крен судна 1,5 градуса на правый борт; палубам, наружной обшивке, второму дну и поперечным переборкам нанесены значительные повреждения, нарушившие*

водонепроницаемость судна и его общую прочность. Главная и твиндечная[3] *палубы так же имеют повреждения»*. Общий перечень повреждений составил 29 пунктов, таких как различные вмятины, трещины, пробоины; сорван бортовой киль; оторван руль; большой гофр по наружной обшивке; повреждение комингса водонепроницаемых дверей.

28 июля 1943 года был подписан акт о передаче аварийного транспорта в собственность Наркомморфлота СССР. Акт подписали помощник Американского Военно-Морского атташе министерства ВМ судоходства г-н Френкель и начальник МГМП Улицкий И.О. В акте так же были отмечены повреждения: «*Погнуты шлюпбалки, отсутствие фальшборта по левому борту и повреждение его по правому борту, отсутствие грузовых стрел кормового трюма, лебёдка трюма № 4 смыта водой, трубопроводы по всей палубе разрушены, в помещениях от морских волн повреждена обшивка и меблировка, котлы/главная машина и механизмы затоплены водой, навигационное имущество снято командой при оставлении судна после аварии*».

Капитаном «Ballot» был назначен Афанасьев А.Х. Прибыв 14 августа на транспорт, он особо обозначил наметившийся перелом в районе трюма №4: *«…где трещина идёт от верхней кромки ширстречного листа*[4] *по главной палубе до карлингса*[5] *и вдоль его до левого борта, где переходит в гофр, идущий вниз по борту и днищу»*. ЭПРОН проводил работы по заделке всё новых и новых повреждений корпуса судна, которые получались в результате действующих ветров и волнения моря.

«Ballot» был подготовлен ЭПРОНом для всплытия ещё 1 августа, но подъём переносился из-за сложной гидро-метеорологической обстановки на море. «*30 августа была сделана третья генеральная попытка снять «Ballot». В 2 часа приступили к откачке трюмов, продули котлы, людей расставили по местам. Запас плавучести четырёх трюмов, котлов и понтона составил 2500 тн, откачка поступавшей воды обеспечивалась имевшимися в наличии дизельными помпами. Около 4-х часов утра судно получило бортовое покачивание, чуть позже – свободную воду и продолжало оставаться на месте. В 5 ч. 50 мин. начата буксировка в порт Могильное. Примерно в 6 ч. 43 мин. около места «Камни сундуки» сорвало понтон. Судно получило резкий крен на левый борт, порядка 7°. В результате такого рывка и крена вода в отсеках перелилась на левый борт, забортная ударила в иллюминаторы левого борта и на палубу, увеличивая крен. В 7 ч. 10 мин. судно получило большой крен на левый борт и стремительно пошло под воду. Подоспевшие моторные лодки и шлюпки сняли часть команды с борта, остальные были выловлены из воды. Погибли четыре краснофлотца. Операцию по снятию «Ballot» производил заместитель начальника ЭПРОНа капитан-лейтенант Кулагин и капитан-инженер Лоскутов*».

---

[3] Твиндек (твиндечная палуба) – межпалубное пространство во внутренней части корпуса сухогрузного судна, лежащее выше трюма. В твиндеке размещаются грузовые помещения, каюты.

4 Ширстрек или Ширстречный пояс (англ. sheerstrake) — верхний пояс наружной обшивки корпуса судна граничащий с главной палубой.

5 Карлингс (англ. carling) — продольная подпалубная балка судна.

Капитан Афанасьев сообщал следующее о причинах случившегося: *«...снятие парохода «Баллот» могло быть произведено только в тихую погоду (которую эпроновцы ожидали с мая месяца), установившаяся погода давала все основания для производства сложного по условиям и риску предприятия, затянуть подъём понималось ЭПРОНом как потеря судна, после всплытия судно почти час оставалось под наблюдением, причина повреждение понтона неизвестна. Пароход «Баллот» затонул примерно на глубине 25-30 метров*».

Погибшие были захоронены на кладбище п. Дровяное, где находилась база аварийно-спасательного отдела Северного флота. Вот их имена: старший краснофлотец Варасов Дмитрий Евгеньевич (1908 г.р.), краснофлотец Белаш Василий Васильевич (1920 г.р.), краснофлотец Хохолев Василий Георгиевич (1922 г.р.), старшина 2 статьи Русаков Петр Александрович (1914 г.р.).



Во времена СССР погибших не забывали, школьники и военнослужащие аварийно-спасательного отряда благоустраивали захоронение, 9 Мая проводились митинги. Сейчас, после многолетнего запустения, захоронение в п. Дровяное приведено в порядок. Будут ли помнить о погибших живущие сегодня?

В июле 2018 года место гибели транспорта «Ballot» было обследовано силами поисково-спасательного обеспечения Северного флота. В результате обследования было установлено, что транспорт находится на глубине 25-30 метров и полностью разрушен. Среди корпусных конструкций транспорта были обнаружены четыре американских средних танка М3 Lee.

По решению командующего Северным флотом адмирала Николая Евменова на месте гибели транспорта «Ballot» были проведены тактико-специальные учения поисково-спасательных сил Северного флота, в которых приняли участие многофункциональное судно тылового обеспечения «Эльбрус» и водолазный катер «Иван Швец». Подводно-техническими работами в ходе учений руководил капитан 1 ранга Александр Ульянов. 18 июля на поверхность был поднят один из танков М3 Lee.

По словам капитана судна тылового обеспечения «Эльбрус» Вячеслава Губарева, *«работа была интересная, сложная». «В то же время прикоснуться к трагическим страницам нашей истории было большой честью и для меня, и для нашего экипажа, поэтому мы старались. Сделали всё, что от нас зависело»*, - отметил он.





Работы по подъему танка М-3 Lee на палубу многофункционального судна тылового обеспечения «Эльбрус»

После подъема танк был доставлен в г. Североморск, показан жителям и гостям города в ходе мероприятий, посвященных празднованию Дня Военно-Морского Флота. Затем танк отправили в г. Мурманск, в расположение отдельного ремонтно-восстановительного батальона Северного флота для проведения реставрационных работ.




Танк М-3 Lee, поднятый с транспорта «Ballot»

Командующий Северным флотом адмирал Николай Евменов отметил: «*…данный экспонат имеет большую историческую ценность. Танк укомплектован стрелковым вооружением экипажа, а также имеет ряд других интересных деталей…*».

Отдельный ремонтно-восстановительный батальон Северного флота имеет огромный опыт по восстановлению исторических экземпляров бронетанковой техники. За последние годы специалистами батальона до ходового состояния был восстановлен танк М4А2(76) «Шерман», поднятый с затонувшего транспорта «Томас Дональдсон» в 2014 году, а также несколько единиц отечественной бронетехники периода Великой Отечественной войны: тяжелый танк ИС-3, самоходно-артиллерийские установки СУ-100 и ИСУ-152. Эта бронетехника входит в состав исторического взвода, созданного по решению командующего Северным флотом, и принимает участие в военных парадах, исторических реконструкциях и выставках, посвящённых государственным праздникам и Дням воинской славы России.




Танк М3 Lee на репетиции парада.
г. Мурманск 7 мая 2019 года

Танк М3 Lee. Историческая справка.

M3 Lee – американский средний танк периода Второй Мировой войны. Назван в честь военачальника времен гражданской войны в США – генерала Роберта Ли. Разработан инженерами Абердинского полигона. В 1941 -1942 годах в серийном производстве состояли 6 модификаций танка (M3, M3A1, M3A2, M3A3, M3A4, M3A5, Grant), отличавшихся друг от друга типом силовой установки и конструкцией корпуса. Всего было произведено 6258 единиц.

Из-за отсутствия опыта производства танковых башен с орудиями крупного калибра основное вооружение танка – 75-мм пушка – было установлено в корпусе. Во вращающейся башне устанавливалось вспомогательное вооружение – 37-мм пушка.

В 1942 г. был заменен танком М4 «Шерман», который унаследовал от М3 ходовую часть и моторно-трансмиссионные узлы и агрегаты.

По программе ленд-лиза в СССР было поставлено 952 танка М3.



В СССР танк получил наименование М3с (с – средний). Поставки начались весной 1942г. в основном через г. Мурманск, но некоторая часть попала через Иран. На фронте танки М3с появились к маю 1942 года и впервые вступили в бои в ходе майского наступления Красной Армии на Барвенковский плацдарм. Они так же принимали участие в боях 1942-1943 гг. на Северном Кавказе, в наступлениях под Вязьмой и Ржевом, а также в битве на Курской дуге.

На Кандалакшском направлении в боях участвовали 12 танков М3с, поднятых водолазами Северного флота с борта затонувшего транспорта «STEEL WORKER».

Среди достоинств танка отмечались мощная 75-мм пушка, просторное боевое отделение и неплохая подвижность по дорогам с твёрдым покрытием, среди недостатков – большие габариты, архаичная компоновка с размещением орудия в корпусе, большой расход дефицитного высокооктанового бензина, высокая пожароопасность, низкая проходимость по бездорожью и снегу (из-за обрезиненных гусеничных траков), низкая общая живучесть танков и их экипажей.