О СВОЕМ УЧАСТИИ В ВОЙНЕ НА ТИХОМ ОКЕАНЕ РАССКАЗЫВАЕТ МОРЯК ТАНКЕРА-ЗАПРАВЩИКА МЭК ФРОСТ (MACK FROST)

До войны

Я родился на небольшой ферме в штате Арканзас. У нас был обычный домашний скот, как это было принято в те годы: корова, мул, свиньи и домашняя птица - куры. Напротив нашего дома проходила грунтовая дорога, которая вела к угольной шахте, на которой мой отец работал мастером на подземной добыче. За дорогой находилось очень большое хлопковое поле, и мы могли видеть, как работают сборщики хлопка. За фермой была узкоколейная железная дорога, по которой вывозили уголь с шахты до пункта его отгрузки в городке Расселлвилл/Russellville.

На нашей земле отец построил ночлежку, в которой останавливалось по нескольку шахтеров. Как я теперь припоминаю, моя мать готовила им ужин отдельно от нашей семьи. Электричество тогда еще до нас не добралось, так что мы пользовались керосиновыми лампами. Туалет был во дворе… Моя мать, само собой, была домашней хозяйкой. Я был пятым из шестерых детей. Мы вместе играли и вместе выполняли работы по хозяйству, когда это требовалось. Это был обычный сельский Арканзас образца 1935 года, и мой отец не отказывался от кукурузного самогона. Он умер, когда мне было около 6 лет. Как тогда было принято, его тело осталось в доме на одну ночь, и мне, и моим братьям, и сестрам, было от этого очень страшно. Мы были в соседней комнате, и в ту ночь никто из нас не мог уснуть.

После смерти моего отца мать вышла замуж за одного из шахтеров. Они продали ферму, и мой отчим-горняк решил отправиться в Калифорнию, чтобы работать там на золотых рудниках. Трое старших детей отправились жить к родственникам, трое младших пацанов уехали в Калифорнию. Мы очень скучали друг по другу и стали переписываться, потому что телефона тогда у нас быть не могло.

Калифорния

Мой отчим был бродячим шахтером, и никогда не задерживался на одном руднике или в одном поселке слишком долго. Для нас это означало то, что мы часто переезжали с места на место, и нам приходилось переходить в другие школы. Он часто оставлял нас на несколько месяцев. Бóльшую часть времени мы страдали от бедности. В итоге, моя мать развелось с ним и вышла замуж за другого шахтера, который был склонен к более стабильному образу жизни. Мой второй отец умер в психиатрической больнице, когда мне было 12 лет. Я был очень близок со своей матерью и всегда ходил с ней в церковь, стараясь поддерживать ее настолько, насколько мог.

Я не могу припомнить точно, где я был в день нападения на Пёрл Харбор, 7 декабря 1941 года. Мой брат, мой друг и я были на пути в маленькую сельскую лавку в городке Грасс Вэлли/Grass Valley, когда кто-то подъехал на машине и прокричал, что японцы бомбили Пёрл Харбор. «А где это?» - спросили мы…

В 17 лет я покинул среднюю школу и поступил на службу в ВМФ в апреле 1943 года. Один мой старший брат тоже попал во флот, еще один – в армию. Мой брат, который служил во флоте, рассказывал истории об экзотических портах в Китае и на Филиппинах, про Пёрл Харбор и овеянные романтикой острова. Эти истории разбудили мое воображение, и я уже представлял себе, как буду на военном корабле посещать эти экзотические места. Однако я не дотягивал до призывного возраста, и моя мать не подписала мне разрешение на поступление на военную службу. Она не хотела, чтобы я уходил, но я добился своего.

Нас на поезде отправили в Фаррагут/Farragut (штат Индиана) для прохождения обучения. Недели за две до выпуска я свалился с приступом аппендицита, мне сделали операцию, и я провел еще две недели в госпитале до отъезда из учебного лагеря. Затем я получил отпуск и уехал навестить мать в город Окленда в Калифорнии, самостоятельно оплатив дорогу. Так я впервые в жизни оказался в *пульмане* и помню, как ужинал в вагоне-ресторане.

После отпуска я вернулся в Фаррагут и получил назначение на строившееся судно *Escambia*. Дело было в августе 1943 года. Команда корабля находилась в казармах на острове Трежер/Treasure в заливе Сан Франциско. Я там впервые побывал еще в 1939-м со школьной экскурсией на *Всемирной Выставке/World's Fair*. Здесь мы прошли двухнедельный курс в Артиллерийской Школе/Gunnery School, затем курс по пожаротушению, морскому делу, ремонту палубных самолетов и пр.

Escambia была заложена в декабре 1942 года на судоверфи города Саусалито/Sausalito в Калифорнии и спущена на воду 24 апреля 1943 года. После этого судно было поставлено у причалов компании *Matson Navigation Company* в Сан Франциско для переоборудования в танкер-заправщик. Экипаж разбили на рабочие команды для работ на борту и подготовки судна к вводу в эксплуатацию. Как-то раз пришел офицер и спросил, есть ли добровольцы, умеющие плавать на спине и кролем. Я поднял руку, и нас отвезли в закрытый бассейн где-то в Сан Франциско, чтобы мы выполняли роль спасателей во время обучения офицеров плаванию. Мы ездили туда каждый день около трех недель. Как-то что-то случилось с одним офицеров, и он начал барахтаться в воде. Я прыгнул в воду и вытащил его, после чего им занялись санитары. Бедный парень был сильно напуган. Больше я его ни разу не видел.

Заправщик Escambia

На судне

Наше судно было танкером-заправщиком, первым введенным в эксплуатацию судном этого класса. Его длина была 523 фута и 6 дюймов, ширина 68 футов, осадка 30 футов и 10 дюймов, скорость до 16 узлов, вместимость – 140 000 баррелей. Судно предназначалось для заправки кораблей в море во время и после боевых действий. Оно было введено в эксплуатацию 28 октября 1943 года и названо *Escambia* по имени реки, протекающей через штат Флорида.

Мы познакомились с нашим капитаном лейтенант-коммандером Джоном Полссоном (John M. Paulsson) и покинули залив Сан Франциско 13 ноября 1943 года. Во время ходовых испытаний у нас какое-то время ушло на то, чтобы научиться ходить по палубе в качку и приспособиться к новому образу жизни. Быть на борту судна было тем же самым, что попасть в другой мир… Мы также поняли, насколько непросто перебросить шланги для перекачки топлива через водное пространство шириной 50-75 футов, когда судно движется со скоростью 16 узлов. Обучение этому заняло много времени, пока мы не начали делать это должным образом. К тому времени, когда мы 16 ноября прибыли в Сан Диего, мы начали приобретать навыки перемещения по судну, но все еще толком не умели перекачивать топливо.

После ходовых испытаний мы отправились в поход с полной загрузкой в Сан Педро и 19 ноября впервые попытались заправить другой корабль. Нашей жертвой стал эсминец *The Sullivans*, названный так в честь пяти братьев, погибших вместе со своим кораблем. Я уже говорил о том, насколько сложным делом было перебросить шланги на корабль, который предстояло заправить. Также трудно было добиться полной надежности при закреплении соединителей. Ну, соединили мы плохо и залили весь этот красивый кораблик черной нефтью… ну и грязищу мы развели. Капитан был и в самом деле расстроен, но после этого у нас стало получаться гораздо лучше.

Мы заправляли корабли покрупнее, такие как авианосцы, крейсера и линкоры с левого борта, а корабли поменьше – с правого. Я выстреливал первый шланг на заправляемый корабль так, что его моряки могли без проблем могли его поймать. Я хорошо наловчился делать это. Часто мы даже заправляли два корабля сразу.

В океанских походах

Мы вернулись в Сан Диего 1 декабря и через два дня взяли курс на Сан Педро, чтобы загрузить топливо и боеприпасы. Покинув Сан Диего 7 декабря, мы взяли курс на Пёрл-Харбор, чтобы завершить наш испытательный поход. Когда мы прибыли в Пёрл-Харбор 13 декабря, там шел подъем линкора *Oklahoma*. Первым кораблем, который мы должны были заправить, был линкор *Maryland*, и мы с нетерпением ждали этого. Мы провели на Гавайях дней десять, пока не отправились обратно в порт Аламида/Alameda, прибыв туда 23 декабря. Там судно загнали в сухой док, чтобы устранить выявленные неисправности. У нас теперь был целый свободный месяц, чего мы никак не ожидали.

Мы снова вышли в море 24 января 1944 года, чтобы дойти до Пёрл-Харбора, а затем, 3 февраля, мы взяли курс на район боевых действий с грузом топлива и боеприпасов. Мы прибыли к атоллу Маджуро/Majuro 9 февраля 1944 года и приступили к заправке линкора *Alabama*, а затем *Iowa*. К атоллу Кваджалейн/Kwajalein архипелага Маршалловы острова мы подошли всего через несколько часов после того, как острова атолла подверглись артобстрелу и бомбардировке прошлой ночью. Все боялись атаки на участвовавшие в этом корабли. Мы заправили восемь кораблей и все это время были под угрозой нападения с воздуха. Когда мы вернулись к Маджуро в следующий раз, мы заправили 24 корабля уже в лагуне.

11 марта мы пересекли экватор и взяли курс на передовую базу Эспириту Санто/Espiritu Santo в архипелаге Новые Гебриды, чтобы заправить корабли боевой группы, готовившиеся к атаке на Палау/Palau и Трук/Truk. Следующим пунктом был остров Манус/Manus в архипелаге Адмиралтейства/Admiralty вскоре после высадки на них, затем – заправка кораблей, поддерживающих наземные силы, которые вели бои в районе пункта Холландия/Hollandia.

В начале мая мы были в районе залива Пёрвис/Purvis в архипелаге Соломоновы острова. После этого мы 8 мая вернулись на базу Эспириту Санто, где заправили 36 кораблей за 4 месяца. 3 июня 1944 года лейтенант Ричард Гурджиан (Richard Goorgian) сменил Полссона на должности капитана. Загрузив судно, мы вышли в море 30 августа и прибыли к Гуадалканалу в архипелаге Соломоновы острова 1 сентября и до 11 сентября заправили еще 13 кораблей.

Филиппины

Нашим следующим участком боевых действий стали Филиппины. Здесь мы заправили 30 кораблей прежде чем взять курс на атолл Улити/Ulithi в западной части Каролинских островов, где мы прошли кое-какой ремонт. Оттуда мы направились к Палау, затем к гавани Зееадлер Харбор/Seeadler Harbor в архипелаге Острова Адмиралтейства. Оттуда мы вышли в море на заправку кораблей боевой группы, осуществляющей вторжение на Филиппины. Мы все время находились в движении… Когда мы вернулись к Улити, [20.11.1944] японская подлодка потопила [транспорт] *Mississenewa*, на якоре примерно в 1 500 ярдах от нас. Небо тогда почернело от горящей нефти, даже был черный дождь. Мы послали на место катастрофы спасательные шлюпки. Бóльшая часть экипажа сумела спастись. На наших глазах судно переломилось пополам и затонуло. У нас на душе было муторно: на их месте могли оказаться и мы. Уже на следующий день были потоплены три японские подводные лодки.

У нашего судна появились технические проблемы из-за долгого пребывания в море. Нас послали к атоллу Эниветок, чтобы мы могли загрузиться нефтью. Когда мы вернулись к Улити, до нас дошли известия о том, что мы уходим в Штаты на ремонт. После этого мы провели месяц в Пёрл-Харборе, особенно ничем не занятыми.

Камикадзе

Когда судно снова стало полностью мореходным, мы вернулись к Улити, а затем присоединились к военно-морской армаде, поддерживающей вторжение на Окинаву. Там мы увидели заправщик, который нам предстояло заменить. Это судно попало под удар камикадзе. Военным кораблям сильно не хватало топлива. Наш капитан добровольно вызвался принять участие в операции, и нас отправили к острову. Там мы провели три дня, и все это время наблюдали за непрерывными атаками камикадзе на наши корабли, ведущие обстрел Окинавы. Мы встали на якорь рядом с линкором *California*, который вел огонь всю ночь. За день мы заправили 22 корабля, а ночью вновь встали на якорь.

Нам постоянно приходилось высматривать мины. В дополнение к автоматическим пушкам и пулеметам, которыми было оснащено судно, нам раздали стрелковое оружие и расставили нас вдоль бортов. Ночью мы стреляли по всему, что движется и могло нести угрозу, - какие-то из этих предметов оказались плавающими трупами или пустыми ящиками. Мы оставались на боевых постах все трое суток, практически без сна. Я был командиром расчетов на двух спаренных 40-мм пушках. Помню моменты, когда мне приходилось стучать себе по подбородку, что не ронять голову. Все были измотаны до предела, и с каким облегчением мы покинули прибрежные воды острова 2 мая…

Тайфуны

Мы прошли через несколько небольших тайфунов, находясь в открытом море, но ни один из них не мог сравниться со штормом, в который мы попали 5 июня 1945 года. Наше Тактическое Соединение/Task Force 38.8 после заправки кораблей в заливе Лейте, попало под жесточайший тайфун. Я был на вахте у 40-мм пушек, когда судно накренилось на 47 градусов. Через несколько мгновений нас начали швырять по палубе волны высотой в 60-90 футов. Судно содрогалось под ударами волн, и даже его винт поднимался над водой. Скорость ветра достигала 115 миль в час, дождь лупил так, словно мы были под пулями. Я запросил капитанский мостик разрешения на уход артиллеристов на нижнюю палубу в целях безопасности. Ветер и дождь были настолько сильными, что, когда мы опускали стволы пушек, было трудно дышать: ветер создавал вакуум.

Шторм нанес большой ущерб всем кораблям. На нижних палубах все было вперемешку. У одного из авианосцев была разрушена полетная палуба, 33 самолета были потеряны и еще 45 получили повреждения. Шестеро моряков погибли. Носовая часть крейсера *Pittsburgh* полностью отломилась. Я этот шторм никогда не забуду… 11 июня мы добрались до Улити и после ремонта 24 июня вышли в море, чтобы заправить корабли боевой группы, направляющейся к заливу Лейте. 3-й Флот адмирала Холзи (Halsey) взял курс на Японию, и мы встретились с ним в 200-300 милях от Токио. Мы провели в море 29 дней и заправили 38 кораблей. 15 августа, когда мы были всего в 120 милях от Токио, японцы капитулировали.

Зайдя на Окинаву, мы 15 октября прибыли в порт Вакаяма/Wakayama, а затем, 23 октября – в Токио. В Йокогаме мы получили увольнительные. Прекрасное путешествие!

Жизнь в море

Ежедневная жизнь на борту заправщика состоит из подъема и заправки, на которой ты работаешь весь день. Поел, постоял на вахте, немного поспал. Большую часть времени, проведенного в море, мы спали одетыми. Через день мы принимали душ, одежду обычно меняли два раза в неделю. Специально отведенных для отдыха мест не было. На верхней палубе не было никакого освещения, поэтому нужно было чувствовать, в каком направлении идти.

Escambia во время заправки авианосца Ticonderoga. 26 июля 1945 года

Первоначально в мои обязанности входило соскабливание краски, мытье палубы и стояние на вахте наблюдателем на марсовой площадке. Я забирался по лестнице грот-мачты [на марсовую площадку] и в дождь, и в ветреную погоду, когда судно подо мной ощутимо покачивалось, и проводил на вахте четыре часа, пристально вглядываясь в горизонт.

Затем меня из боевой палубной команды перевели в артиллерийскую боевую часть, где я занимался ремонтом и техобслуживанием всех находившихся на борту пушек и пулеметов. Моим боевым постом было место наводчика 5-дюймовой универсальной пушки. Я должен был поворачивать пушку и нацеливать ее. Командир расчета был помощником главного боцмана, который отдавал команды.

Вскоре я был продвинут по службе и стал подофицером 2-го Класса. Я стал вертикальным наводчиком на сдвоенной 40-мм зенитной пушке, контролирующим движение ствола в вертикальной плоскости и ведущим огонь. Затем я стал командиром расчетов двух спаренных 40-мм пушек. Расчеты этих пушек постоянно находились при них круглые сутки. Когда я был ночью на вахте, иногда, когда светила полная луна, море казалось мне залитым стеклом, а звезды сверкали словно бриллианты, до которых можно было дотянуться рукой и снять их с неба.

Все, чьи боевые посты находились на верхней палубе, носили с собой убранные в ножны охотничьи ножи. Как-то раз в один из моих расчетов попал моряк, который что-то напортачил, выполняя другое задание. Одной ночью он заснул на вахте. Когда я разбудил его, он накинулся на меня и схватил за горло, не давая мне дышать и пытаясь скинуть за борт. Я уже задыхался. Левой рукой я сдерживал его, правой держался за поручни. Затем я отпустил его руку, вытащил нож и упер его в бок парню. Когда он почувствовал, что в него упёрлось острие ножа, он отпустил меня. Я [был так обескуражен происшедшим], что потерял дар речи, и поэтому не мог доложить о происшествии, но на следующий день сумел найти ему замену.

Я хотел постоять за штурвалом судна. Один из моих приятелей сказал мне, что в два часа ночи я смогу зайти на мостик. Это было несовместимо с уставом, но я простоял за штурвалом четыре часа. Однако меня поймал на этом вахтенный офицер и устроил мне выволочку. Ну хоть довелось поуправлять полностью загруженным судном…

Карты и стрижка

Мы постоянно играли в покер или *крэпс/craps*. Карточные долги росли, и, чтобы сохранить мирные отношения, капитан несколько раз аннулировал долги к большому облегчению некоторых игроков.

На судне была небольшая парикмахерская, в которой один из членов экипажа исполнял обязанности мастера по стрижке волос. Команда скинулась и купила превосходное парикмахерское кресло. Когда мы попали в тот самый тайфун, кресло слетело с подставки и развалилось на части, а все склянки с одеколонами оказались разбитыми. После этого данное помещение стало пахнуть как французское заведение с дурной репутацией в субботу вечером…

Когда я еще был простым моряком, пара хулиганов из числа команды во время нашей стоянки в Еспириту Санто скинула меня за борт в кишащую акулами воду. Я изо всех сил пытался выплыть, и кто-то кинул мне спасательный круг. Когда они попытались сделать это во второй раз, я стал отбиваться. В итоге, им удалось перекинуть меня через поручни, но я зацепился ногой и ударился головой о борт судна. Потеряв сознание, я повис вниз головой, при этом из раны на макушке хлестала кровь. Кончилось дело тем, что я оказался в лазарете и провел в нем три дня. Моя лодыжка после этого постоянно подворачивалась еще несколько месяцев. 50 лет спустя, во время встречи ветеранов, я узнал, кто были эти парни, но никто не стал заводить об этом разговор…

Рядом с базой на Эспириту Санто был маленький островок, куда мы могли отправиться на отдых, где мы могли поиграть в софтбол, выпить и расслабиться. Каждый мог отоварить три талона на пиво и три – на мороженое.

Небоевые потери в море

Моя койка была в носовом кубрике экипажа (Forward Crew Compartment). В открытом море через верхнюю палубу большую часть времени перекатываются волны. Для того, чтобы перебраться на корму в столовую, в лазарет или на боевой пост, мне было необходимо подняться на одну палубу, взойти на надстройку, выждать момент, когда нет большой волны и перебежать на корму, затем открыть люк и нырнуть вниз.

Больше всего я боялся не атак летчиков-самоубийц, бомб или торпед – я боялся, что меня смоет за борт. Мысль о том, что ты будешь видеть свое судно, уходящее вдаль, и о том, что тебя сожрут акулы, не покидала меня все то время, когда я был на палубе.

Мы потеряли двоих парней в походах. На судне была грузовая палуба, на которой мы перевозили бочки с нефтью. Как-то раз под ударами крупных волн одна из бочек сорвалась. Помощника боцмана Элфонзо *Ски* Повалански (Alfonso *Ski* Povalansky) сшибло за борт, и мы не могли остановиться, чтобы подобрать его. Еще один парень по имени Вулридж Проффитт (Woolridge Proffitt) свалился за борт ночью. Мы слышали, как он кричал и звал на помощь, спустили на воду небольшой надувной спасательный плот, но парень не доплыл до него.

Соленый душ

Если вы ни разу в жизни не принимали соленый душ с мылом для соленой воды, вы ничего в жизни не видели. Было несколько ситуаций, когда у нас не хватало пресной воды из-за

поломок в опреснителях. После такого душа у меня всегда было ощущение, что ко мне все липнет, и он совершенно не освежал.

Я как-то обнаружил, что небольшая дымовая труба судна состояла из двух – основной и внешней. Между ними было пустое пространство шириной в пару футов. Я нашел небольшую дверку, ведущую в это пространство. Я мог в нее пролезть, и поэтому стал прятать там свои ценные вещи.

Мы участвовали в боевых операциях не только в роли заправщика. Однажды мы доставили три самолета и их экипажи на какой-то остров в южной части Тихого океана. Еще как-то раз мы доставили крайне необходимые морпехам грузы на какой-то остров. Там мы могли слышать шум боя. Несколько морпехов поднялись к нам на борт, мы накормили их и дали возможность принять душ. Просто осчастливили этих морпехов…

Кроме топлива мы перевозили почту, которую нам передавали с других кораблей. Один раз к нам на судно с авианосца перебрался сам адмирал Спрюэнс (Spruance), а мы уже перебросили его на флагманский корабль.

Тулаги

Был еще случай, когда мы встали на якорь в устье реке на острове Тулаги, который отделен от Гуадалканала проливом Железное Дно/Iron Bottom. Местные жители начали подходить к нашему судну в деревянных каноэ и менять фрукты на предметы одежды и отбеливатель для волос. Помнится, я тогда обменял рубашку на боевую дубинку.

Дважды за время войны судно возвращалось на верфи для ремонта. Первый раз мы провели в походах 11 месяцев, прежде чем встать на ремонт. У судна было много неисправностей, да и команда сильно устала. Когда мы вошли в залив Сан Франциско, лоцман пропустил вход в эстуарий. Мы сбросили два якоря, но все равно сели на мель. Дав полный задний ход, мы налетели на один из якорей и пропороли дыру в днище судна, которое стало набирать воду. Позднее, когда судно было в сухом доке, я и один из моих приятелей подлезли под днище судна и разглядели несколько больших отверстий в корпусе…

Второй раз мы были в море девять месяцев. В то время как-то случилось, с моей заправочной станции даже выстреливали нейлоновый корд сечением в четверть дюйма на другие корабли. Корд был прикреплен к тросу, с помощью которого перетягивали топливные шланги на другой корабль.

Заправка в походах продолжалась круглыми сутками. Один раз слева по борту от нас находился крупный авианосец, а справа эсминец. На авианосце засекли засветки [на радаре], и с него на перехват поднялись самолеты. Капитан эсминца вроде как запаниковал и перерезал тросы, от чего заправочные шланги отсоединились, и нефть стала заливать его корабль. До того, как мы успели закрутить вентили, на воде уже было большое нефтяное пятно. Наш капитан был просто в ярости!

Война окончилась

Когда война окончилась, мы пришли в Йокогаму, небольшой порт к югу от Токио. Нам дали увольнительные, но с собой мы могли взять только по 300 йен, пачку сигарет и одну пачку жевательной резинки. Местные жители хотели получить от нас в обмен на что-то сигареты или доллары. Я одолжил у товарища по экипажу здоровенные ботинки и упрятал в них по четыре пачки сигарет в каждый. Я хотел выменять на них меч, но ноги по дороге намокли, и сигареты были испорчены… Я шел по улице и спрашивал у всех «Катана?». Кто-то посоветовал мне спросить у детей, я так и сделал. Какой-то пацан отвел меня в дом, в котором у хозяина оказался красивый меч. Мне захотелось купить его, и я предложил свои

300 йен. Недостаточно. Я добавил свои часы *Gruen*. Нет. Я добавил мокрые сигареты. Тоже нет. Я добавил свой идентификационный жетон. В итоге он принес небольшой меч, и мы на этом сошлись. Я покинул этот дом. До сих пор помню, как дети топали в школу в своих деревянных сандалиях – *цок-цок*. Из Йокогамы мы ушли в залив Токио, где также получили увольнительные. Там мне довелось увидеть следы бомбардировок… Мы покинули залив Токио 4 ноября 1945 года и взяли курс на Сан Франциско. 4 536 миль за 14 дней через бурные океанские воды. В 6 утра 17 ноября мы увидели мост Золотые Ворота. Классное зрелище!

Позднее, во время Вьетнамской войны, *Escambia* была передана в распоряжении армейского командования и использовалась для снабжения электроэнергией базы близ Да Нанга. Там судно и оставили, когда окончилась война. Коммунисты разделали его на металлолом. Печальный конец для судна, которое сделало так много для победы над врагом во ВМВ.

Мэк Фрост с женой, 1947 год

На гражданке

Я был кадровым моряком, так что закончил службу в лагере *Shoemaker*, штат Калифорния, в звании *Master-At-Arms* (главный старшина корабельной полиции) и был уволен в ноябре 1945 года.

Я поступил в Военно-Морской Резерв, но сначала хотел окончить среднюю школу. Я не хотел, чтобы мне просто дали *GED* [General Education Development - High School Equivalency Certificate – получаемый этим путем сертификат свидетельствует о получении эквивалента среднему образованию], так что я записался в местный колледж, но оттуда мне пришлось уйти после второго семестра по личным причинам. Я продолжал служить в Военно-Морском Резерве еще четыре года, при этом работая в разных местах. Меня взяли на работу в Калифорнийский Департамент Лесного Хозяйства/California Department of Forestry оператором тяжелой техники. Я принимал участие в тушении многих пожаров, много раз мне приходилось рисковать. Мой товарищ по работе в первый же год сгорел при тушении полевого пожара близ озера Дон Педро. Опасное это было занятие…

Мэк Фрост в 2013 году

Позднее я окончил Колумбийский Колледж и получил диплом преподавателя. В 1970 году мне предложили в этом колледже должность главного пожарного и инструктора по пожарной охране. Год спустя я стал заместителем главного пожарного и стал посвящать свое рабочее время усовершенствованию работы нашего департамента и программы использования тяжелого оборудования. Осуществление этой программы привело к созданию программы обучения электросварке. В 1985-м я отказался от полной занятости в преподавании. Я все еще обучаю электросварке, но работаю неполный день и с удовольствием встречаюсь со своими студентами.

Награды, полученные Мэком Фростом

The American Theatre Medal – Медаль За Участие в Боевых Действиях на Американском ТВД

The Philippine Liberation Medal – Медаль За Освобождение Филиппин

Asian Occupation – Медаль За Службу в Оккупационных Силах в Азии

Asiatic Pacific Medal with five battle stars – Медаль За Участие в Боевых Действиях на Азиатско-Тихоокеанском ТВД с пятью боевыми звездами (за участие в пяти кампаниях)

The World War II Medal – Медаль За Участие во ВМВ

Good Conduct Medal – Медаль За Безупречную Службу

Источник

https://gocolumbia.edu/library/stories/frost/frost.html

Текст - Barry Hillman

Перевод – Владимир Крупник

Автор благодарит Николая Давыдова (Москва) за редакцию статьи

Возврат к главной странице www.warsstory.org