

ПЕРВЫЕ КОРАБЛИ С ЧЕРНЫМИ ЭКИПАЖАМИ В СОСТАВЕ ВМФ США

Первыми кораблями с экипажами из афроамериканцев стали эскортный миноносец Mason и морской охотник PC-1264. Они навсегда вошли в историю, похоронив расовые предубеждения относительно неспособности черных моряков нести службу на самом высоком уровне...

Прелюдия

К началу ВМВ американское общество оставалось расколотым по расовому признаку, из-за чего черные американцы фактически не могли занимать в экипажах кораблей ВМФ своей страны боевые должности. Далеко в истории остались времена [Гражданской войны](#), когда черные моряки служили на кораблях вооруженных сил [Союза](#). В 1942 году американские вооруженные силы ограничивали долю афроамериканцев в своем составе десятью процентами. В 1918–1932 годах ВМФ вообще не брал их на службу. Лишь в 1932 году им вновь разрешили вступать во флот, но высшей доступной должностью оставалась должность стюарда — фактически повара или официанта при офицерах. Хотя квота могла достигать 10%, фактически их доля не превышала шести.

Через два дня после [атаки на Пёрл-Харбор](#) NAACP ([Национальная ассоциация содействия прогрессу цветного населения](#)/National Association for the Advancement of Colored People) обратилась к министру флота [Фрэнку Ноксу](#) (Frank Knox) с требованием допустить афроамериканцев к другим специальностям, а не только к камбузной службе. Нокс отказал, опасаясь расовых конфликтов на кораблях. Письмо NAACP от 17 декабря президенту Рузвельту привело к тому, что президент передал этот вопрос Марку Этриджу (Mark Ethridge), председателю Комитета по Справедливой Практике Найма/Fair Employment Practices Committee. Этот комитет также получил отрицательный ответ от Департамента военно-морских сил. Затем президент направил записку министру Ноксу, в которой заявил: «Я полагаю, что при всей деятельности военно-морских сил BUNAV (Bureau of Navigation – служба ВМФ, занимавшаяся кадровыми вопросами) мог бы найти нечто, что цветные новобранцы могли бы выполнять помимо должности кухонного матроса.»

Генеральный совет ВМФ (General Board), орган, отвечавший за формирование военно-морской политики, выступил с предложением, чтобы афроамериканцы либо зачислялись на камбуз или в стюарды, либо, «...если это окажется неосуществимым», на общую службу.» Проблема заключалась в следующем: флот считал, что наличие интегрированных подразделений будет способствовать нарушениям дисциплины на кораблях, полностью игнорируя тот факт, что интегрированные экипажи успешно служили на военных кораблях во время Гражданской войны в США. Президент ответил, соглашаясь с тем, что «...пойти до конца одним махом серьезно повредит общей средней эффективности ВМС», однако всё же считал, что можно найти определённое решение. 27 марта 1942 года Совет ответил: «Генеральный совет полностью признаёт и оценивает социальные и экономические проблемы, вовлечённые в данный вопрос, и стремился согласовать эти требования с тем, что он считает первостепенным при любом рассмотрении, а именно — поддержанием на высшем уровне боевой эффективности ВМС...», добавив, что «...если будет отдан приказ...» негритянские подразделения могут использоваться «...с наименьшим ущербом...» в береговых частях, кораблях местной обороны, строительных подразделениях и на специально выделенных катерах Береговой Охраны.

7 апреля президент отдал соответствующий приказ», и флот объявил, что начиная с 1 июня черные американцы могут зачисляться на общую службу. В результате была заложена основа для формирования афроамериканских экипажей на эскортном миноносце *Mason* и морском охотнике *PC-1264*.

Морской охотник *PC-1264*



PC-1264 у причала

PC-1264 был заложен на верфи *Consolidated Shipbuilding Company* в Моррис-Хайтс/Morris Heights, штат Нью-Йорк, 7 октября 1943 года и спущен на воду 28 ноября 1943 года. *PC-1264* являлся противолодочным кораблём класса *PC-461* военно-морских сил США. Этот патрульный класс противолодочных кораблей предназначался для перехвата и уничтожения немецких подводных лодок, действовавших у побережья Соединённых Штатов. Менее дорогие и более быстрые в строительстве, чем эсминцы или даже эскортные миноносцы, не требующие экипажей большой численности, они быстро удовлетворили важную потребность в защите прибрежных конвоев и противолодочной борьбе. *PC-1264* был введён в строй в апреле 1944 года и выведен из состава флота в феврале 1946 года, прослужив немногим менее 22 месяцев в качестве боевого корабля ВМС США.

Командиры и петти-фицеры

Белый офицер, лейтенант Эрик Пёрдон (Eric Purdon, 1913-1989, на фото слева он в 1935 году), родился на Филиппинах в британско-американской семье, школу окончил в Дублине, в молодости был первоклассным пловцом. В 1936 году он совершил путешествие по Внутренней Монголии и даже написал об этом книгу для юношества. Он служил



командиром *PC-1264* с момента ввода корабля в строй 25 апреля 1944 года до 17 сентября 1945 года. Его сменил главный механик, младший (junior grade) лейтенант Эрнест Хардманн (Ernest Hardmann), который исполнял обязанности командира до 31 октября 1945 года. Третьим командиром станет младший лейтенант Джек Сазерленд (Jack Sutherland), прибывший на борт 31 октября и прослуживший на *PC-1264* вплоть до его вывода из состава флота 7 февраля 1946 года. В дальнейшем старшим на корабле оставался афроамериканец, энсин [Сэмюэл Грейвли мл.](#) (Samuel Gravely), в будущем первый черный адмирал в составе ВМФ США.

Помимо белых офицеров вплоть до 2 мая 1945 года - дня прибытия энсина Грейвли - на борту также находились восемь белых петти-офицеров. Их задачей было обучить афроамериканский экипаж до тех пор, пока лейтенант Пёрдон не сочтёт некоторых из матросов достаточно квалифицированными в своей специальности для присвоения звания петти-офицера. Спустя несколько месяцев, когда восемь афроамериканских членов экипажа получили это звание, а белые петти-офицеры были переведены на другие корабли. Это сделало *PC-1264* единственным кораблём ВМФ США с полностью афроамериканским экипажем.



Экипаж PC-1264 салютует американскому флагу во время церемонии спуска корабля на воду. 25 апреля 1944 года

Инциденты в период обучения экипажа

30 апреля 1944 года, после четырёх дней интенсивных учений, *PC-1264* поднялся по реке Гудзон к острову Айона/Iona, чтобы впервые загрузить боеприпасы для своих орудий. После погрузки лейтенант Пёрдон рассчитывал пришвартоваться там на ночь, однако это было запрещено из-за опасности, связанной с большим количеством хранившихся там боеприпасов. В поисках места стоянки на ночь он позвонил в дежурную службу расположенной поблизости [Военной Академии США в Вест-Пойнте](#) с просьбой разрешить его кораблю пришвартоваться к их причалу. Возникли некоторые затруднения, поскольку в недавней истории ни один корабль ВМФ там не швартовался. Тем не менее *PC-1264* с его

преимущественно афроамериканским экипажем был принят радушно, и многочисленные посетители прогуливались вдоль причала, осматривая его. Кроме того, армия США предоставила два автобуса, и многие матросы были отправлены на экскурсию по академии под руководством знающих сержантов.

К несчастью для *PC-1264*, ряд других баз ВМС США и городов, где корабль швартовался во время своей службы, не проявили такого гостеприимства, как Вест-Пойнт. На юге Соединённых Штатов. экипаж *PC-1264* сталкивался с различными проявлениями расовой нетерпимости. Например, хотя большинство моряков ВМС США из близлежащих учебных подразделений сдавали норматив по плаванию, прыгая с пирса муниципального общественного пляжа в Майами-Бич, в день, когда экипаж *PC-1264* должен был проходить квалификацию, городские власти отказали командиру корабля в использовании общественного пляжа...

В Центре подготовки морских охотников в Майами гражданские охранники у ворот часто тратили значительно больше времени на проверку удостоверений личности и пропусков членов экипажа при входе и выходе с базы, чем на проверку документов белых матросов. Затем наступил день, когда это внезапно прекратилось. Потребовалось некоторое время, прежде чем офицеры *PC-1264* смогли выяснить причину. В одном местном баре белые матросы с другого противолодочного патрульного корабля слышали, как гражданские лица обсуждали намерение отправиться на базу, чтобы расстрелять «корабль с ниггерами». Эти моряки вернулись на базу, без разрешения вооружились винтовками и пистолетами и отправились к воротам ждать. Когда забеспокоившиеся гражданские охранники спросили, что они делают, белые матросы объяснили. После этого офицеры и экипаж *PC-1264* заметили, что давление на черных моряков на этой базе значительно ослабло.

Испытательный поход/Shakedown cruise

После загрузки боеприпасов на острове Айона и ухода из Вест-Пойнта корабль направился к форту Лафайет/Lafayette для погрузки глубинных бомб. Затем он прибыл на Пограничную Базу ВМФ/United States Naval Frontier Base в Томпкинсвилле/Tompkinsville (Статен-Айленд, Нью-Йорк), которая стала портом приписки *PC-1264*. Эта база обслуживала эскортные корабли, сопровождавшие конвои в различные пункты назначения. По прибытии в Томпкинсвилл экипаж продолжил обучение и калибровку оборудования, уделяя особое внимание радиопеленгатору корабля. Помимо проверки прочности корпуса и стрельб по целям на полигоне в Сэнди-Хук/Sandy Hook, корабль прошёл множество других испытаний перед своим первым выходом в море. Наконец *PC-1264* был готов к своему испытательному походу в Центр Подготовки Морских Охотников в Майами, штат Флорида.

По прибытии в Майами инспекторы по итогам ходовых испытаний в течение нескольких дней подвергали корабль и экипаж жёсткой проверке, но в итоге он получил наивысшую оценку. Однако вскоре после выходы в море, примерно в 10.35 утра корабль столкнулся с неисправностью двигателя и полностью потерял ход в открытом море, далеко от берега. После некоторой задержки военно-морской буксир вернул корабль на базу. После ремонта он снова вышел в море, и 2 июля 1944 года испытательный поход и последующая инспекция были завершены. Затем *PC-1264* получил приказ пройти подготовку продолжительностью 3 ½ дня в Школе Гидроакустики ВМФ/Fleet Sound School в Ки-Уэсте/Key West. К этому моменту 15 членов экипажа также получили первые повышения по службе.



Моряки PC-1264 во время испытательного похода наблюдают за взрывами сброшенных ими глубинных бомб

Сопровождая конвои

После завершения обучения в Школе Гидроакустики *PC-1264* вернулся в Нью-Йорк и приступил к конвойной службе 10 июля 1944 года. Он был приписан к Тактической Группе 02.9 — группе надводного эскорта, базировавшейся на одном из островов, на котором расположен Нью-Йорк - Статен-Айленде. В последующие месяцы *PC-1264* сопровождал конвои из Нью-Йорка на Кубу или в Ки-Уэст и обратно, либо из Чарлстона, штат Южная Каролина, в Нью-Йорк. Он сопровождал французскую подводную лодку *Argo* из Нью-Йорка в Ки-Уэст, чтобы американские противолодочные самолеты и корабли не приняли ее за немецкую. *PC-1264* также выполнял роль «вражеского эсминца», участвуя в подготовке экипажей американских подводных лодок к прорывам через охранение вражеских конвоев, что одновременно давало дополнительную противолодочную подготовку собственно экипажу морского охотника.

NG-448, шедший из Нью-Йорка в Гуантанамо, стал первым конвоем, в сопровождении которого приняли участие черные моряки. 21 июля 1944 года гидролокатор зафиксировал поблизости крупный неопознанный объект, и, действуя в соответствии со стандартными противолодочными процедурами, *PC-1264* атаковал предполагаемую подводную лодку

противника в течение трёх часов, прежде чем покинуть район для возвращения к конвою, который к тому времени уже находился вне опасной зоны. Впоследствии он регулярно сопровождал конвои из Нью-Йорка в Ки-Уэст и обратно.

В сентябре 1944 года инженерная служба обнаружила серию трещин между фундаментом двигателей и опорными плитами (балками, поддерживающими двигатели), которые были приварены к корпусу корабля. Эти опорные плиты распределяли вес двигателя по корпусу толщиной $\frac{1}{2}$ дюйма (13 мм). Инженерная служба базы подтвердила, что причиной трещин стала некачественная сварка при строительстве. Главный инженер базы также заявил, что это было чревато смещением двигателей со своих опор при сильном волнении и могло привести к гибели корабля. В результате *PC-1264* был на время освобождён от конвойной службы и отбуксирован в филиал военно-морской верфи (Navy Yard) *Annex* в Бейонн/Баюппе, штат Нью-Джерси. Это, возможно, спасло жизни экипажа, поскольку конвой, который они готовились сопровождать, впоследствии попал в ураган, сопровождавшийся сильным штормом. С большой вероятностью морской охотник был бы потерян.

После ремонта и успешного прохождения ходовых испытаний *PC-1264* вновь прибыл на свою базу в Томпкинсвилле. Именно там, в первую неделю ноября, восемь белых петти-офицеров получили приказы об их переводе с *PC-1264*, и их места заняли восемь недавно получивших это звание чернокожих моряков.

На противолодочной службе

В начале января 1945 года, когда *PC-1264* и другие корабли сопровождения следовали с конвоем в Ки-Уэст, флагманский корабль получил радиogramму из штаба Восточной Пограничной Зоны/Eastern Sea Frontier об откомандировании трёх кораблей, включая *PC-1264* и их возвращении в Нью-Йорк. Хотя *PC-1264* должен был принять участие в сопровождении еще одного конвоя, его основной задачей теперь становилась противолодочная служба. Захват [немецких шпионов Кёртиса Коулпо \(Curtis Colepaugh\) и Эрика Гимпеля \(Eric Gimpel\)](#), высаженных подводной лодкой *U-1230* в ноябре 1944 года, а также заявление одного из шпионов о том, что немцы готовят запуск ракет V-1 и V-2 с подводных лодок по крупным портам США, вынудили командование ВМФ США усилить противолодочное патрулирование прибрежных вод. *PC-1264* приступил к патрулированию района, протягивающегося от Лонг-Айленда на юг к мысу Чарлз/Charles, расположенному у входа в Чесапикский залив/Chesapeake Bay.

17 января 1945 года *PC-1264* выгрузил боеприпасы, после чего направился на верфь *Luders Marine Construction Company* в Стэмфорде, штат Коннектикут, для очистки днища и нанесения нового слоя краски на подводную часть корпуса. Он прибыл на место 18 января и находился в сухом доке три дня. В течение следующих трёх месяцев *PC-1264* патрулировал полосу, протягивающуюся на северо-восток на 20 миль (32 км) от самого удалённого от побережья буйа *Able*, обозначавшего ведущий в гавань Нью-Йорка траленный фарватер и находившегося в 45 милях (72 км) от нее. Несмотря на однообразие и зимнюю погоду, служба была сравнительно комфортной, поскольку *PC-1264* проводил семь дней в море, а затем пять дней в порту.

28 февраля в ходе учений примерно в 45 милях от берега, Пёрдон приказал атаковать учебную цель — буй *Able*, хорошо улавливаемый радаром и сонарами. Этот буй часто служил американским морякам мишенью для тренировочных атак, и *PC-1264* устремился к нему, первоначально находясь на расстоянии 4 000 ярдов от цели. Матрос Генри Джеймс (Henry James) считывал дистанцию до цели по данным сонара. Лейтенант Пёрдон намеревался подойти к ней на 1 000 ярдов, а затем отвернуть. Когда до цели оставалось 1 200 ярдов Джеймс ошеломил всех сообщением, что цель повернула влево и уходит. Пёрдону потребовалось ещё три подтверждения, прежде чем он понял: *PC-1264*

столкнулся не с учебной мишенью, а с настоящей подводной лодкой. Лодка заняла позицию близ буя, и отраженные ею сигналы сливались с сигналами, отраженными им. Учебный заход спугнул субмарину. Пёрдон совершил ещё три прохода над предполагаемой целью. Всплески от разрывов сброшенных им глубинных бомб и манёвры корабля, а также подошедшего охотника *PC-1149* и катеров Береговой Охраны *Thetis* и *Icarus*, взбаламутили воду. Двое матросов утверждали, что видели рубку подлодки, но подтверждений не было — осталась лишь нефтяная плёнка на поверхности воды. 18 марта 1945 года у берегов Новой Шотландии была потоплена со всем экипажем лодка *U-866* [(командир – обер-лейтенант Петер Роговски (Peter Rogowsky)); считалось, что ранее она получила повреждения. Моряки *PC-1264* были уверены, что это их заслуга, но официально это так и не было подтверждено...]

23 апреля *PC-1264* покинул Томпкинсвилл в свой последний патруль. 25 апреля, находясь в море, корабль получил новые приказы. Ему предписывалось следовать в Чарлстон, штат Южная Каролина, и принять командование кораблями сопровождения конвоя *KN-382*. Хотя *PC-1264* участвовал в сопровождении многих конвоев, это был первый случай, когда Эрику Пёрдону предстояло командовать эскортной группой. Это свидетельствовало о доверии, которое штаб Восточной Пограничной Зоны теперь испытывал к экипажу *PC-1264* и его командиру. 27 апреля *PC-1264* в сопровождении *PC-1149* и *PC-1547* вывел 30 транспортных судов из гавани Чарлстона. Конвой должен был идти на восток для встречи с конвоем меньшего размера, следовавшим на север из Ки-Уэста. На следующее утро конвой из 30 судов встретился с северным конвоем из девяти торговых судов под охраной трёх фрегатов и трёх морских охотников. Командир конвоя находился на фрегате *Natchez*. *PC-1264* доложил о прибытии, передал командование 30 торговыми судами и занял позицию по правому траверзу объединённого конвоя. С прибытием трёх охотников за подводными лодками из Чарлстона два меньших охотника были откомандированы для других задач. На следующий день днём два фрегата также покинули конвой.

29 апреля конвой обнаружил подводную лодку *U-879* [(командир – капитан-лейтенант Эрвин Манхен (Erwin Manchen)], которая была атакована фрегатом *Natchez*. Конвой и остальные корабли сопровождения, включая *PC-1264*, продолжили движение по курсу, оставив фрегату *Natchez* охоту на *U-879*. Позднее той же ночью конвой встретил Тактическую Группу *02.10*, которая прошла по левому борту от конвоя, направляясь на помощь фрегату *Natchez*. Два эскортных эсминца этой группы приняли участие в потоплении *U-879* со всем ее экипажем — одним из последних эпизодов такого рода в Атлантике.

Окончание [Битвы за Атлантику](#)

Конвой *NK-686* вышел из Нью-Йорка с 28 грузовыми судами и танкерами, при этом *PC-1264* был одним из пяти кораблей сопровождения. Хотя война в Европе официально закончилась накануне, командующий Восточной Пограничной Зоной не желал рисковать, опасаясь, что отдельные немецкие подводные лодки могут продолжить боевые действия. Когда конвой направлялся на юг к Ки-Уэсту, 15 судов присоединились к нему при прохождении Чесапикского залива, тогда как другие покинули его, направляясь в порты Чарлстон, Саванна и Джексонвилл. Затем, 15 мая, штаб Восточной Пограничной Зоны пришёл к выводу, что опасность миновала, грузовые суда были рассеяны для самостоятельного следования к своим пунктам назначения. Корабли сопровождения — Тактическая Группа (ТГ) *02.9.10* — получили приказ следовать в Ки-Уэст для недельной подготовки перед возвращением в Нью-Йорк. Во время обратного перехода в Томпкинсвилл, куда ТГ *02.9.10* прибыла 25 мая, экипажи задавались вопросом, куда их направят дальше, поскольку война на Тихом океане всё ещё продолжалась.

Пока *PC-1264* находился на переполненной якорной стоянке среди большого числа других кораблей сопровождения, экипаж наблюдал, как со многих других морских охотников

снимались установки *K-gun*, предназначенные для стрельбы 300-фунтовыми (140 кг) глубинными бомбами, а их 20-мм орудия заменялись на спаренные установки того же калибра. Эти корабли направлялись в Тихий океан, где военным кораблям требовалась усиленная противовоздушная оборона против японских самолётов-камикадзе. Наконец поступил приказ:

От начальника военно-морских операций. К PC-1264. Когда корабль будет полностью готов к выходу в море, по распоряжению командующего Восточной Пограничной Зоной, вы должны проследовать в Норфолк, штат Виргиния, и доложить главнокомандующему Атлантическим флотом о прибытии для прохождения [дальнейшей] подготовки. По завершении повторной подготовки вы должны проследовать через Зону [Панамского] канала и отразпортовать главнокомандующему Тихоокеанским флотом.

Вскоре с кормовой палубы *PC-1264* были сняты установки *K-gun*, после чего он 31 июля отправился в Норфолк. После инспекции, проведенной персоналом этой базы, *PC-1264* направился в Майами и прибыл в Центр Подготовки Морских Охотников. *PC-1264* должен был оставаться в центре десять дней для прохождения подготовки, однако один инцидент сократил это время.

Однажды вечером в клубе, обслуживавшем афроамериканцев, небольшая драка привела к тому, что его владелец вызвал береговой патруль. Когда на место прибыли трое белых военнослужащих берегового патруля — старший петти-офицер ВМФ, ещё один матрос и армейский военный полицейский, петти-офицер остался у автомобиля, а двое других вошли в клуб. Там они заметили чернокожего моряка в офицерской форме и, вероятно, никак не могли поверить, что афроамериканец может и в самом деле быть офицером. Поскольку выдача себя за офицера является федеральным преступлением, военный полицейский подошёл к этому человеку. Человеком, подозреваемым в «выдаче себя за офицера», на самом деле был энсин Сэм Грейвли. Когда полицейский сказал энсину Грейвли, что петти-офицер хочет его видеть, Грейвли ответил: «Если он хочет меня видеть, пусть подойдёт сюда,» — он следовал существующему военно-морскому уставу, согласно которому младший по званию должен подходить к офицеру, а не наоборот. Затем полицейский стащил энсина Грейвли из его стула. «Спокойно,» — крикнул энсин Грейвли другим находившимся в клубе морякам, которые были возмущены происходящим, а затем добавил: «Это всего лишь ошибка». После этого он сказал полицейскому: «Пойдём». Однако быстро распространился слух о том, что энсина Грейвли арестовывают. Чернокожие моряки начали собираться вокруг армейского полицейского, и петти-офицер, входивший в береговой патруль, по радио запросил подкрепление. Вскоре прибыли ещё две автомашины берегового патруля, тем временем Грейвли пытался успокоить людей и объяснить патрульным ошибку. Однако люди, выскочившие из двух подъехавших машин, силой посадили нескольких членов экипажа *PC-1264* в свои грузовики. Энсин Грейвли сел в автомобиль старшины, и все направились в комендатуру берегового патруля.

Один из моряков экипажа *PC-1264* побежал на корабль, чтобы сообщить капитану о произошедшем. Когда лейтенант Пёрдон прибыл в комендатуру, он обнаружил, что дежурный офицер патруля приносит извинения энсину Грейвли после того, как тот объяснил ошибку. Однако матросам, которые вступили в перебранку с патрульными, стремясь защитить энсина Грейвли, были предъявлены обвинения в «отказе подчиниться приказам берегового патруля», «вмешательстве в действия берегового патруля», два обвинения в «пьянстве и нарушении порядка» и одно обвинение в «пьянстве». На следующее утро в штабе базы лейтенанту Пёрдону сообщили, что адмирал, командующий военно-морским округом, желает, чтобы лейтенант Пёрдон «возбудил общее производство военного трибунала против этого энсина за «поведение, недостойное офицера и джентльмена»». Лейтенант Пёрдон, как командир *PC-1264*, отказался, сославшись на военно-морской устав, согласно которому командующий военно-морским округом не может приказывать капитану корабля предъявить обвинения любому офицеру, находящемуся под

его командованием. Адъютант базы, выслушав Пёрдона и вникнув в обстоятельства инцидента, посоветовал лейтенанту Пёрдону запретить своим людям покидать корабль и, таким образом, вывести их из-под досягаемости берегового патруля и адмирала, что лейтенант Пёрдон и сделал. *PC-1264* провёл ещё четыре дня, занимаясь боевой подготовкой, и затем покинул Майами, направившись в Ки-Уэст.

Конец войны

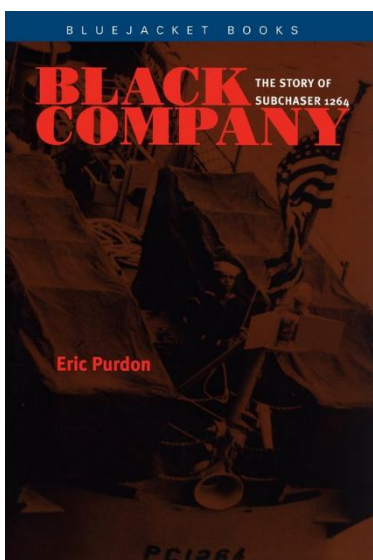
Ки-Уэст – остров во Флоридском проливе - был самым западным пунктом, куда когда-либо заходил *PC-1264*. На следующий день после его прибытия президент Трумэн объявил о сбросе атомной бомбы на Японию. С отменёнными приказами *PC-1264* ожидал в Ки-Уэсте три недели. В конечном итоге Бюро Военно-Морского Персонала выпустило демобилизационный план. Лейтенант Пёрдон подал прошение об освобождении от действительной службы и рекомендовал передать командование младшему лейтенанту Эрнесту Хардманну, своему старшему помощнику. 5 сентября *PC-1264* получил приказ следовать в Норфолк, где Пёрдон должен был передать командование Хардманну. *PC-1264* прибыл в Норфолк 10 сентября, и церемония смены командования состоялась 17 сентября. Ещё до этой церемонии членов экипажа уже начали увольнять с флота или переводить на другие места службы. На прощание экипаж подарил лейтенанту Пёрдону настольную лампу с надписью *USS PC 1264 — We Will Never Fail/Мы никогда не подведём*. После этого корабль оставался в Норфолке ещё шесть недель, а затем переместился на военно-морскую верфь Норфолка вверх по реке Элизабет.

В начале октября *PC-1264* был удостоен чести стать одним из сорока семи боевых кораблей, отобранных для смотра с участием президента Трумэном в День ВМФ, 27 октября 1945 года. 24 октября он вышел из Норфолка в Нью-Йорк, где должен был проходить смотр. Вскоре после выхода *PC-1264* из Норфолка прибыл его новый командир, младший лейтенант Джек Сазерленд. Однако он не принял командование до окончания Дня ВМФ. *PC-1264*, как самый малый корабль, находился в хвосте строя во время смотра. Тем не менее президент Трумэн, находясь на борту эсминца *Renshaw*, обошёл вокруг *PC-1264* и помахал рукой экипажу...

Как до, так и после смотра, *PC-1264* проводил «дни открытых дверей» для семей и друзей членов экипажа и других заинтересованных лиц, особенно из числа афроамериканцев, испытывавших немалую гордость за достижения корабля. 31 октября младший лейтенант Сазерленд принял командование. 4 ноября корабль направился в Нью-Лондон, штат Коннектикут, где провёл весь ноябрь и половину декабря, участвуя в подготовке офицеров-подводников в качестве учебной цели для отработки ими торпедных атак. 15 декабря *PC-1264* вернулся в Томпкинсвилл на Рождественские каникулы. Во время отпуска энсин Бен Шэнкер (Ben Shanker), старший помощник, получил назначение на Тихий океан и на корабль не вернулся. Когда экипаж вернулся из отпуска, энсин Сэм Грейвли стал новым старшим помощником. Вскоре после этого *PC-1264* вновь отправился в Нью-Лондон для продолжения службы по подготовке подводников. Однако затем корабль получил приказ вернуться в Нью-Йорк «для утилизации». 7 февраля 1946 года пять офицеров и двадцать восемь матросов стояли по стойке «смирно», когда *PC-1264* был официально выведен из состава флота.

В качестве последней чести для *PC-1264* офицер, руководивший заключительной инспекцией, отметил: «Этот корабль, намеченный к выводу из состава флота, находится в лучшем состоянии, чем любой другой корабль, по крайней мере, здесь, в Нью-Йорке». Благодаря своему превосходному состоянию *PC-1264* стал охотником за подводными лодками, использовавшимся как демонстрационный образец для потенциальных гражданских покупателей.

После войны



После вывода *PC-1264* из состава флота он был передан Морской Комиссии Соединённых Штатов для принятия окончательного решения о его судьбе. По состоянию на февраль 2008 года он всё ещё существовал, хотя и в плохом состоянии, на бывшей верфи *Donjon Marine Yard* в Нью-Йорке. На двух фотографиях начала 1990-х годов видно, что он сильно проржавел, но всё ещё находится на плаву.

Как и многие офицеры, лейтенант Пёрдон покинул ВМФ США после войны, но остался в военно-морском резерве. Он работал аналитиком разведки в *Central Intelligence Group* до 1948 года, когда был вновь призван на действительную службу. В 1963 году он вышел в отставку в звании командера. После этого Эрик Пёрдон занимал гражданские должности в Министерстве торговли, Управлении экономических возможностей и Корпусе Труда/*Job Corps*, а также уделял время занятиям литературой. Он умер в 1989

году, оставив книгу воспоминаний о ВМВ (слева ее обложка).

Эскортный миноносец *Mason*

Во время Второй мировой войны ВМС США построили более 1 000 эскортных миноносцев — кораблей, основной задачей которых было сопровождение транспортных конвоев через океаны. Один из них — *Mason* (DE-529) — ни разу не открыл огонь по врагу, не принимал участие в поддержке высаживающихся с моря десантов и ни разу не атаковал подводную лодку. Тем не менее его место в истории обеспечено уникальным фактом: это был первый корабль ВМС США с преимущественно афроамериканским экипажем в период, когда большинство темнокожих моряков могло рассчитывать на занятие лишь самых низких должностей на боевых кораблях.



Эскортный миноносец Mason в августе 1944 года

К тому времени известным примером мужества темнокожего моряка стал стюард 3-го класса [Дорис Миллер](#) (Doris Miller). Во время атаки на Перл-Харбор он оказал помощь смертельно раненому командиру линкора *West Virginia*, а затем открыл огонь из зенитного пулемёта по японским самолётам. За это Миллер был награждён *Военно-Морским Крестом/Naval Cross* — второй по значимости наградой в ВМФ США. Позднее, 7 декабря 1943 года, он погиб, когда был потоплен эскортный авианосец *Liscome Bay*, на котором он служил.

В начале пути

В военно-морской терминологии США обозначение *DD* означает эскадренный миноносец, а *DE* — эскортный миноносец, то есть его уменьшенный вариант. Эскортные миноносцы делились на пять классов - *Mason* относился к классу *Evarts*. Всего за войну было построено 97 кораблей этого типа, из них 32 переданы Великобритании по программе [Ленд-Лиза](#). Корабль класса *Evarts* имел водоизмещение 1 436 тонн и экипаж около 200 человек. Запас дизельного топлива 198 тонн обеспечивал дальность хода до 4 150 миль при максимальной скорости в 21.5 узел (около 37 км/ч) в благоприятных условиях. Для ведения морской войны *Mason* был вооружён тремя 76-мм орудиями, спаренной 40-мм установкой (или более ранней 28-мм), девятью 20-мм зенитными автоматами, бомбометом типа *Hedgehog* для сбрасывания глубинных бомб. В отличие от эскадренных миноносцев корабли сопровождения не имели торпедного вооружения. Меньшие размеры означали меньший вес и большую манёвренность, но, как отмечал один историк, такие корабли были «довольно хрупкими по стандартам флота — корпус был из тонкого металла».

Mason получил имя в честь эсина Ньютона Хенри Мейсона (Newton Henry Mason) - первого афроамериканского лётчика ВМФ США. Он служил в истребительной эскадрилье VF-3 и погиб 9 мая 1942 года в бою над Коралловым морем. Экипаж корабля был набран со всей страны — от Восточного до Западного побережья, с юга, севера и Среднего Запада. Среди 156 матросов был Джеймс У. Грэм (James W. Graham) из Южной Каролины. Сначала он с друзьями пытался стать лётчиком армейской авиации, но получил отказ. Узнав об ограничениях для чернокожих во флоте, он заявил, что «не собирается ни для кого готовить и убирать». Когда ему сообщили о попытках уравнивать возможности, он записался добровольцем, прибавив себе год возраста, и стал радистом 2-го класса на эсминце *Mason*. Гордон «Скинни» Бьюкенен (Gordon Skinny Buchanan) с Лонг-Айленда изучал немецкий язык и служил квартирмейстером. Он надеялся участвовать в допросах немецких пленников или даже в захвате подводной лодки. Уинфри Робертс (Winfrey Roberts), родом из Северной Каролины, вырос в Нью-Джерси и оставил престижную работу в военном ведомстве ради службы на флоте. Лоренцо Дюфо (Lorenzo DuFau) из Нового Орлеана по счастливой случайности избежал назначения в Порт-Чикаго, где [17 июля 1944 года взрыв унёс жизни 322 человек](#), 225 из которых были афроамериканцами. После трагедии пятьдесят моряков подняли так называемый [мятеж в Порт-Чикаго](#), протестуя против плохих условий службы и дискриминации.

Изначально предназначенный для Тихого океана и укомплектованный белым экипажем, *Mason* был переведен в Атлантику для охраны конвоев и для более важной задачи: доказать боеспособность преимущественно темнокожего экипажа, подобно тому как лётчики [Таскиги/Tuskegee](#) доказывали возможности афроамериканских пилотов. Матрос второго класса Чарлз Дайверс из Иллинойса вспоминал, что корабль называли *Глупостью Элеоноры/Eleanor's Folly* — намёк на жену президента США [Элеонору Рузвельт](#) (Eleanor Roosevelt), поддерживавшую расовую интеграцию. По его словам, многие считали, что затея с эсминцем *Mason* провалится.



Лейтенант-коммандер Уильям Блэкфорд принимает командование эскортным миноносцем Mason 20 марта 1944 года

Когда в октябре 1943 года началось строительство корабля, идущие в Великобританию и СССР конвои продолжали нести потери от атак немецких подводных лодок. Особенно опасными были закат и рассвет — время, когда цели хорошо видны на горизонте. Именно с этой угрозой предстояло столкнуться экипажу эсминца *Mason* и его белому командиру, лейтенанту-коммандеру Уильяму Манну Блэкфорду (William Mann Blackford, 1915-1988), когда корабль приступил к службе в конвойном охранении. Блэкфорд родился в Сиэтле в семье врача. Его родители владели яхтой, и морскому делу он научился ещё в юности. Окончив Вашингтонский университет, Блэкфорд записался в резерв ВМФ, затем отправился в Виргинский университет получать докторскую степень, но завершить её не успел: началась война, и его призвали на действительную службу. Первым его назначением стал тральщик *Phoebe*, базировавшийся на Алеутских островах. Блэкфорд и сам не знал, по какой причине был назначен командовать «экспериментальным» кораблём...



Лейтенант-коммандер Блэкфорд у глобуса со своими подчиненными. 3 января 1944 года

20 марта 1944 года, в снежный и ветреный день, *Mason* был введён в строй на верфи в Бостоне. Мать энсина Хенри Мейсона окрестила корабль и передала экипажу фотографию сына и памятную табличку для кают-компания. Бостонское афроамериканское общество подарило музыкальные инструменты для корабельного оркестра. По данным *New York Times* от 21 марта 1944 года, экипаж насчитывал 204 человека: 12 белых офицеров, 32 петти-фицера и 128 черных матросов. После пятинедельного испытательного похода к Бермудским островам корабль прошёл проверку. Старшие офицеры ВМФ, казалось, больше всего заботились о порядке и чистоте — при последующих инспекциях это неизменно оставалось приоритетом. Экипаж безоговорочно доверял Блэкфорду, считая, что он «пойдёт за ними в ад и обратно» — и они готовы были ответить тем же. Он решительно защищал своих подчинённых. Когда командир другого корабля поинтересовался, как идут дела «при таком малом числе белых», Блэкфорд ответил, что проблем у него меньше, чем у собеседника: экипаж работает слаженно и без конфликтов. Матросы отмечали его справедливость. Старшина Мелвин Грант вспоминал, что Блэкфорд относился к людям по-человечески и продвигал по службе за заслуги. В письмах домой командир писал, что доволен командой: «Они знают своё дело и работают усердно... хотя прославиться и трудятся больше обычного».



Черные моряки осваивают 20-мм пулемет. 3 января 1944 года

В Атлантике

1 июля 1944 года *Mason* получил первый приказ к выходу в море — сопровождать конвой СК-3 к Азорским островам, а затем в Англию, в составе ТГ 27.5 вместе с эскортными миноносцами *Charles M. Stern*, *William T. O'Neill*, *John J. Powers* и *John M. Bermingham*. На берегу имели место стычки между белыми моряками с корабля *John M. Bermingham* и черными моряками, но в остальном последние вели себя безупречно. По записям бортового журнала и воспоминаниям ветеранов, первый поход прошёл спокойно. 3 июля

моряки заметили пустой спасательный плот — мрачное напоминание об опасностях океана. Позже радар миноносца *Powers* засёк возможную цель, но тревога оказалась ложной.

Через пять дней *Mason* прибыл в залив Хорта (Азорские острова). Здесь имел место необычный эпизод, связанный с тем, что Португалия была нейтральной страной, и ее порты были открыты как для кораблей союзников, так и *Oси*. *Mason* прибыл на место ночью, а наутро его экипаж обнаружил, что рядом с ним на якорной стоянке находится немецкая подводная лодка. Моряки обоих кораблей были ошарашены таким соседством, но немцы, скорее всего, были удивлены в большей степени, увидев такое количество черных моряков на борту американского миноносца. Немецкая подводная лодка покинула залив первой, никаких инцидентов между случайно оказавшимися по соседству кораблями противоборствующих сторон не произошло, и вскоре конвой СК-3 взял курс к берегам Великобритании.



Моряки эскортного миноносца Mason позируют фотографу у палубного орудия

Конвой благополучно прибыл в Плимут 24 июля. В Бангоре/Bangor, Северная Ирландия, моряки получили увольнение на берег и были приятно удивлены отсутствием расовой неприязни со стороны местных жителей. Радист Бенджамин Гэррисон (Benjamin Garrison) вспоминал, как однажды сошёл на берег с сослуживцем и попал на танцы. Оба считали себя плохими танцорами и потому отсиживались в стороне. Рядом присела ирландка по имени Сэди О'Нил (Sadie O'Neill) - её имя Гэррисон запомнил навсегда. Когда к ней подошёл ирландец и пригласил на танец, она вежливо обратилась к Гэррисону: «Можно я с ним потанцую?» — словно он был её кавалером. Постоянные проявления учтивости со стороны местных жителей поражали моряков. 28 июля 1944 года в Северной Ирландии *Mason* принял на борт, среди прочего, 4 032 фунта картофеля и 336 фунтов капусты. Выйдя на запад, к берегам США, ТГ 27.5 без конвоя, который пришлось бы охранять и тем самым снижать скорость, получила свободу действий для поиска подводок. Через пять часов после выхода из Белфаста *Stern* зафиксировал подводные шумы. Пять миноносцев выстроились в стандартный поисковый порядок и приступили к поиску, но, как и прежде,

тревога оказалась ложной. Следующие два трансатлантических рейса прошли столь же скучно и без происшествий.

За свой второй переход через Атлантику экипаж миноносца *Mason*, вероятно, заслужил благодарность командования ВМФ за сопровождение конвоя *NY-119* в Фалмут/Falmouth, однако этого не произошло. Обычно путь через океан занимал около 17 дней, но этот рейс, начавшийся от 33-го пирса Нью-Йорка, растянулся на 32 дня при скорости, едва достигавшей пяти миль в час. Причина крылась в составе конвоя: большинство судов вовсе не предназначались для океанских переходов. К тому же начинался сезон атлантических штормов.

Коммандер Элфред Л. Линд (Alfred L. Lind, 1898-1987), находившийся на миноносце *O'Toole*, возглавил ТГ 27.5. Это был необычный конвой: он включал 14 железнодорожных паромов длиной до 250 футов, 12 барж, 60-тонный кран на барже, 15 малых армейских буксиров (ST), 16 самоходных нефтеналивных судов типа Y и 10 тяжелых армейских буксиров (LT). Их сопровождали танкер *Maumee*, океанский буксир *Abnaki*, а также два британских вспомогательных судна — *Astraval* и *Pretext*. Девять армейских LT тянули связки из ST и барж по три судна в каждой — ни одно из судов этих типов не предназначалось для суровой Атлантики. Выяснилось, что у малых судов множество технических проблем, а экипажи зачастую не имели достаточного опыта. Людей буквально «собирали по остаточному принципу»; команды состояли из военных и гражданских без навыков дальнего плавания, которых приходилось срочно обучать. Механик миноносца *Mason* Уильям Фаррелл (William Farrel) вспоминал: «Этим буксирам вообще не следовало выходить в море», а Гэррисон соглашался с ним: «Их нельзя было отправлять в такой переход». Однако задача была важной: после высадки в Нормандии требовалось усилить портовую инфраструктуру, и баржи предназначались для укрепления временных причалов в Нормандии по мере необходимости. Через две недели *Mason* уже фактически выполнял роль пастушьей собаки, собирая отставшие суда. 23 сентября он покинул строй, чтобы проверить что происходит с повреждённым танкером *127*, а затем отошёл ещё на 14 миль к буксиру *LT-536* с баржами и *ST-748*. В итоге вспомогательному судну *Abnaki* пришлось взять их на буксир. Единственным утешением было то, что за два дня до этого район прочесала американская группа охотников за подводными лодками. Через два дня погода резко ухудшилась. Сначала пошёл дождь при ветре 28 узлов, затем похолодало так, что двухдюймовые канаты покрылись льдом толщиной в четыре дюйма. 26 сентября в 02.17 буксир *ST-719* перевернулся, и его экипаж оказался в ледяной воде. Людей подбирали без прожекторов, и двоих спасти не удалось.

3 октября в 17.06 *Mason*, находившийся в дозоре в 15 000 ярдов впереди конвоя, получил отчётливый сигнал сонара, указывающий на возможное нахождение поблизости подводной лодки, и *O'Toole* подтвердил контакт. После сброса серии глубинных бомб контакт исчез. Впоследствии предположили, что это могла быть крупная стая рыбы.

Наступило 12 октября, и шторм не утихал, волны достигали высоты 25 футов. На следующий день поступило сообщение, что баржа *BCF-3203* длиной почти 300 футов перевернулась. Линд признал её опасной для навигации и приказал миноносцам *Mason* и *O'Toole* потопить её. Несмотря на многочисленные попытки и использование всех средств: 3-дюймовых орудий, глубинных бомб, 20- и 40-мм автоматов, а также пулемётов калибра .50 баржу потопить так и не удалось. Инцидент стал отличной тренировкой по стрельбе и маневрированию. Линд счел возможным похвалить моряков и передал семафором краткую, но важную для экипажа миноносца *Mason* оценку: «Работа выполнена отлично... артиллеристы действовали превосходно.»

С 13 по 15 октября конвой *NY-119* оказался рассеянным по Атлантике. По сути он распался на две отдельные группы, между которыми пролегли многие мили. *Powers* и *Abnaki* отделились, чтобы сопровождать отставшие суда. Баржи давали течь и кренились, гражданские моряки на буксирах ST роптали, и их приходилось заменять военными. 16-18

октября шторм достиг пика: ветер усилился до 75 миль в час, а позже и до 90. *Mason* пережил почти невозможное испытание: квартирмейстер Чарлз Дайверс (Charles Divers) наблюдал по приборам крен в 70 градусов! При 90 градусах корабль фактически лёг бы на борт. Волны били без остановки: появились трещины в корпусе, которые заваривали на ходу, переборка отсека *B-4* деформировалась, в радиорубку проникала вода, антенная мачта была разбита, и ее пришлось срочно восстанавливать, в цепных ящиках скопилось более полуметра воды. Моряки опасались, что корабль просто разойдётся по швам.

17 октября в 13.00 Блэкфорд запросил помощь из Плимута для ввода конвоя в залив, ведущий к причалам. Британские корабли - шлюп *Rochester* и эсминец *Saladin* - вышли навстречу, но из-за шторма повернули назад. *Mason* первым вошёл Плимутский залив, но затем развернулся обратно — искать разбросанные суда. Ещё три дня он бродил по штормящему морю, пока новый шторм не заставил его укрыться. В итоге конвой потерял три буксира, восемь паромов-платформ, пять барж и 19 человек.

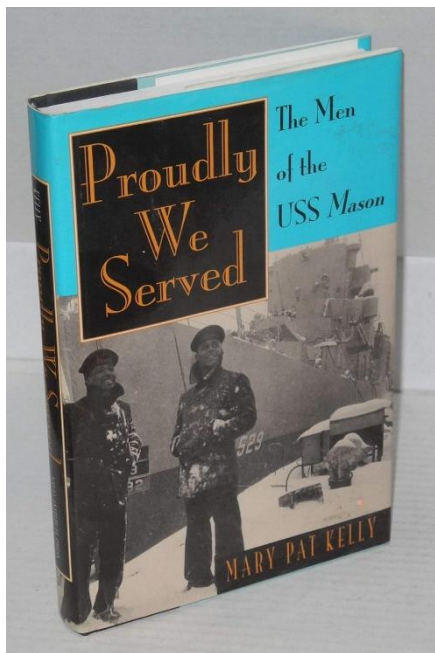
Наградой экипажу стал отпуск в Плимуте — и разочарование. В американской столовой *Красного Креста*, где подавали хотдоги, чернокожим морякам отказали во входе: «ваш» пункт — в четырёх кварталах отсюда. Там афроамериканка из USO (United Service Organizations — благотворительная организация, работающая для ВС США) могла предложить лишь печенье, напиток и бильярд. Даже в Лондоне по требованию американского командования сохранялась расовая сегрегация. Моряк Мелвин Грант (Melvin Grant) поехал в увольнение в Лондон и увидел то же самое: по требованию командования столовые были сегрегированы по расовому признаку. Один из менеджеров на вопрос, почему так, ответил: «Соединенные Штаты платят нам, так что нам приходится делать то, что нам говорят».

Как тут не вспомнить произошедший в 1944 году инцидент, о котором написало в [журнал Yank](#) черный капрал Руперт Триммингэм (Rupert Trimmingham), находившийся в лагере *Fort Huachuca*, штат Аризона. Оно было опубликовано 28 апреля 1944 года. В нем сообщалось о том разочаровании, которое капрал и его товарищи — черные солдаты - испытали, когда им отказали в предоставлении услуг в сегрегированной столовой в штате Луизиана, в то время как двое военных полицейских и два десятка сопровождаемых ими немецких военнопленных были должным образом рассажены и обслужены. Этот эпизод вызвал волну возмущения среди белых и черных солдат ВС США. Блэкфорд тоже был возмущён инцидентом в Лондоне, но на берегу ничего изменить не мог. Зато на корабле он действовал решительно. После возвращения в Бруклин, когда он собрал старших петти-офицеров, один из них заявил, что всё будет «в порядке», если чёрные «будут знать своё место». В течение суток Блэкфорд перевёл всех петти-офицеров, не избавившихся от расовых предрассудков, на Тихоокеанский флот.



Моряки эскортного миноносца Mason рядом со своим кораблем

В середине декабря 1944 года *Mason* участвовал в учениях, а к концу месяца вошёл в состав конвоя *UGS-64*, следовавшего из Норфолка в Оран (Алжир). В составе оперативной группы 64 он снова шёл рядом со своими прежними спутниками — миноносцами *O'Toole*, *Powers*, *Birmingham* и *Chase*, а также с тремя эсминцами. Несмотря на поражения Германии на суше и на море, активность подлодок [адмирала Дёница](#) (Karl Dönitz) возросла, однако *UGS-64* благополучно дошёл до Орана: все сонарные контакты оказывались ложными. На обратном пути группа была освобождена от охраны тихоходных транспортов и превратилась в охотничье соединение. В ночь на 11 января 1945 года *Mason* засёк чёткий контакт. Напряжение достигло предела, и внезапно корабль во что-то врезался. Нос взмыл вверх, прибор измерения скорости вышел из строя. На рассвете выяснилось: это была дрейфующая деревянная баржа, вероятно, оставшаяся в море со времён конвоя *NY-119*. Полученную пробоину временно заделали матрасами, и корабль направился на ремонт на Бермуды. Там экипаж



увидел захваченную немецкую подлодку [U-505](#) — трофей, наличие которого держали в строжайшей тайне. Позднее *Mason* совершил ещё несколько рейсов в Оран. Во время последнего похода моряки узнали о капитуляции Германии и возвращении домой.

12 июня 1945 года Блэкфорда перевели в Чикаго, его морская служба вскоре завершилась. *Mason* списали в 1947-м. Лишь в 1997 году благодаря вышедшей в 1995 году книге Мэри Пэт Келли (Mary Pat Kelly) *Proudly We Served. The Men of the USS Mason* 67 ветеранов получили официальную благодарность от президента США.

Эпилог

Mason и *PC-1264* не потопили ни одного вражеского корабля, но навсегда вошли в историю, похоронив расовые предубеждения относительно неспособности черных моряков нести службу на самом высоком уровне. В феврале 1945 года командование ВМФ США официально заявило, что «не принимают теорий о врождённых расовых различиях в способностях» и что каждый моряк должен использоваться в соответствии со своими индивидуальными качествами, определяемыми личными результатами. После войны флот стал приводить *Mason* и морской охотник *PC-1264* как примеры возможностей афроамериканских моряков. Это были единственные два корабля за всю войну с преимущественно афроамериканскими экипажами, доказавшие свою состоятельность в море.

Источники

<https://warfarehistorynetwork.com/article/the-white-and-black-ship/>

https://en.wikipedia.org/wiki/USS_PC-1264

https://www.academia.edu/144340910/Eric_Purdon_35_Sub_Chaser_Captain_and_the_Integration_of_the_Navy

Перевод – Владимир Крупник с применением ИИ

Возврат к главной странице www.warsstory.org