

Человек рядом с нами

Мистер Харланд, директор пуска завода «СТАДКО», приехал в Россию из Великобритании в 2006 году. Его знания и опыт вначале потребовались в Ульяновске, а теперь во Всеволожске, где строится самый современный в Европе завод по производству кузовных частей для «ФОРДА». Он уже вполне освоился на новом месте, подхватив завод из рук своего соотечественника Келвина Моргана, на которого руководством компании были возложены обязанности по строительству первой очереди предприятия.

«РУССКИЙ СЛЕД» В СУДЬБЕ АНГЛИЙСКОГО МОРЯКА

Джон Харланд – человек чрезвычайно энергичный и любознательный. Его профессиональные интересы дополняются изучением истории второй мировой войны. Это началось еще в детстве с чтения исторических журналов, купленных сынишке отцом, а также с рассказов бабушки – моряка английского военного флота.

В день празднования полного снятия блокады Ленинграда Джон побывал у мемориалов «Зеленого Пояса Славы», в крепости Орешек, в Музее Дороги жизни. По его собственному признанию, только во время этой поездки он понял, почему его с такой

силой всегда тянуло в эти места. Когда Джон сидел у Ладожского озера, которое потрясло его своей красотой, он вдруг начал вспоминать истории, рассказанные дедом...



Джон Харланд

Самюэль Донкин, шахтер из морского порта Блайт, города, который в годы первой и второй мировых войн был очень известен как один из центров горнодобывающей промышленности и как главная база подводных лодок, в 1942-1943 годах служил на корвете Королевского военно-морского флота, ходил в составе эскорта сопровождения караванов в полярном конвое. С хорошо сохранившейся фотографии (справа вверху) улыбается симпатичный молодой военный моряк – это и есть дед Джона Харланда. На форменке, известной в Англии под названием «квадратный парус», читаются три буквы «HMS», аббревиатура словосочетания «Корабль Его Величества», без названия корабля. Это было простой мерой предосторожности, вполне естественной в военное время.

О том, какую огромную роль в поддержке Советского Союза, особенно в самом начале войны, сыграли поляр-

ные, или арктические, конвои, известно хорошо, но в контексте рассказанной истории еще раз стоит вспомнить об этом. В июле и в августе 1941 г. правительства СССР и Великобритании заключили соглашение о совместных действиях и взаимной помощи в войне против гитлеровской Германии и о товарообороте. И это тогда, когда Великобритания сама во многом остро нуждалась! Оружие, техника, жизненно необходимые товары доставлялись по ленд-лизу разными маршрутами. Наиболее значимым в начале войны был путь через Норвежское и Баренцево моря в Архангельск и Мурманск. Нес-

смотря на то, что суда преодолевали этот путь всего за 10 - 14 суток, у этого маршрута имелись существенные недостатки. Незамерзающий порт Мурманск находился всего в нескольких десятках километров от линии фронта и поэтому подвергался непрерывным ударам с воздуха. Архангельск, сравнительно удаленный от линии фронта, на несколько месяцев в году становился недоступным для судов из-за замерзания Белого моря.

Сам маршрут от Британских островов Кольского полуострова проходил вдоль оккупированного Норвежского побережья, где находились германские базы ВВС и ВМС, и таким образом на всем своем протяжении находился под непрерывным воздействием сил флота и авиации противника.

Кроме постоянной угрозы со стороны Люфтваффе, германского подводного флота и подводных лодок, конвоям приходилось преодолевать проблемы, которые представляли собой полярный день летом и полярная ночь зимой, туман, паковый лед, а также ориентирование по компасу – из-за высоких широт и страшных

штормов.

За время войны в Россию из Великобритании вышло 42 конвоя и один большой отряд транспортных судов без сопровождения, всего 848 судов, из которых 65 было потеряно. В обратном направлении отправилось 36 конвоев и один отряд без охраны – всего 735 судов, из которых погибло 40. Общий объем перевезенных ими грузов составил 4,5 миллиона тонн, в том числе 5000 танков, свыше 7000 самолетов, транспортные средства (4400 только на конвое PQ18), жидкое топливо для Северного флота и британских кораблей, заправлявшихся в российских портах, и другие материалы, как, например, взрывчатка.

Общая стоимость военных грузов, отправленных России Великобританией, составила 308 миллионов фунтов стерлингов, сверх этого было послано сырья, продовольствия, оборудования и медицинских препаратов на 120 миллионов фунтов стерлингов.

Конвой представлял собой группу торговых судов под охраной военных кораблей охраны: авианосцев, крейсеров, кораблей эскорта. Среди последних были: эскадренные миноносцы, фрегаты, корветы и другие малые корабли.

На одном из корветов Самюэль Донкин двадцать месяцев ходил в составе полярных конвоев из Англии в Россию. Сам он называл их «мурманскими конвоями». На флот он ушел в 1940 году и до мурманских походов служил на Средиземном море, где, как он рассказывал внуку, большие загорали, чем воевали. По-настоящему трудно и опасно было в полярных конвоях, особенно когда отсутствовала поддержка с воздуха. Останавливаться кораблям не разрешалось, поэтому, если впереди идущий был подбит, людей подбирали из ледяной воды на

ходу. Даже спустя годы Самюэль вновь и вновь удивлялся тому, как выживали моряки, оказавшиеся за бортом, при такой низкой температуре воды. Вспоминал он, как приходилось пальцами пробивать горло спасенным морякам, наглотавшимся мазута. Его корвет в годы «мурманских конвоев» ни разу не был подбит, и только через год после ухода Донкина немцы потопили корабль.

Английские военные моряки, которые водили в Россию полярные конвои, пользовались большим уважением и даже любовью у русских. В годы Великой Отечественной войны была очень популярна джазовая песенка о героическом капитане английского эсминца под названием «Джеймс Кеннеди» на слова Соломона Фогельсона. Зимой 1942 года в блокадном Ленинграде песню в исполнении Германа Орлова и джазового оркестра Николая Минха впервые транслировали в радиозфире, а в 1944 году выпустили грампластинку с этой песней.

Она состоит из восьми куплетов, после каждого из которых звучит припев:

Только в море, только в море -
Безусловно, это так,
Только в море, только в море
Может счастлив быть моряк!

Неунывающий и смелый, дважды раненный капитан, в которого «влюблены все девушки страны», «через штормы груз ведет», но и «в бурю он поет». Заканчивается песня куплетом:



Самюэль Донкин

Так, под градом вражьих пуль
Джеймс Кеннеди
Ходит Мурманск - Ливерпуль
Джеймс Кеннеди.
И британский офицер Джеймс
Кеннеди
Носит орден ССР Джеймс Кеннеди!

Герой этой военной песенки очень напоминает Самюэля Донкина, который, по словам внука, вообще не знал, что такое уныние: «Дед всегда был счастливым, веселым, не позволял жизни опустить его. Все о чем-то беспокоились, впадали в депрессии от проблем, а он легко все воспринимал». Так, весело посвистывая, шел Самюэль Донкин по жизни.

После войны он вернулся в свой родной город и до самой пенсии работал на шахте. Жил он со своей семьей в шахтерском поселке, который состоял из старых деревянных домов, с удобствами на улице. Со временем шахтеры переселились в современные дома. В его семье было пятеро детей: четыре дочери и один сын. Одна из дочерей стала мамой нашего собеседника Джона Харланда. Дед часто водил своего внука смотреть на поезда и рассказывал ему истории о войне, которые навсегда запечатлелись в памяти мальчика.

Хотя внуку не довелось примерить военную форму деду – она не сохранилась, немецкий трофейный кинжал, привезенный им с войны, мальчик не раз держал в руках.

Несмотря на то, что деду давно нет среди живых – умер Самюэль Донкин в 1987 году, внук хорошо помнит его шутки, неповторимую походочку и веселый свист. И, похоже, берет пример с него – никогда не унывает. Оптимизм у Джона Харланда – от его замечательного деду.

Нина УСТИЧЕВА
Фото Александра КРЫЛОВА
и из архива Д. Харланда

Предприятия Ленинградской области, не сокращающие своих сотрудников и повышающие объемы производства, могут рассчитывать на получение государственных субсидий.

В правительстве региона разработан соответствующий проект постановления, мотивирующий работодателей не увольнять людей и сохранять производство. Как 26 января сообщил вице-губернатор Григорий Двас в ходе заседания антикризисной комиссии, прошедшего в правительстве Ленин-

Антикризисные меры

градской области, проект стимулирующего постановления правительства был подготовлен комитетом экономического развития Ленинградской области по поручению губернатора региона Валерия Сердюкова. Согласно ему, предприятиям, выполнившим требования по сохранению штата и увеличению производства, правительство Ленинградской области возвра-

тит часть налоговых сборов на прибыль. Общий объем средств, которые планируется выделить в рамках этой инициативы, по подсчетам комитета экономического развития, должен составить 200-250 млн. рублей.

При этом, по мнению специалистов комитета экономического развития, предлагаемый вариант стимулирования промышленных предприятий

к применению мер, направленных на увеличение выпуска продукции при сохранении трудовых коллективов, является наиболее эффективным при минимальной затрате бюджетных средств.

Число безработных, зарегистрированных в Ленинградской области, на сегодняшний день не объективно отражает процесс высвобождения кадров в экономике региона. Это связано с тем, что большое количество жителей близких к Петербургу районов, потеряв работу в городе на Неве,

встают на учет по месту жительства.

Об этом 26 января в ходе заседания антикризисной комиссии Ленинградской области сообщила заместитель главы администрации Гатчинского района Елена Любушкина. В частности, по ее словам, в центре занятости Гатчинского района зарегистрировано 2 089 человек, из них 40% составляют жители Гатчины, работавшие в Санкт-Петербурге. Столкнувшись с проблемой безработицы в Питере, все они зарегистрировались в центре занятости по месту своего жительства.