
Б.В.Мартынов

Судьба крейсера «Баия»

**Некоторые мысли о союзничестве
в годы Второй мировой**

Статья посвящена участию военно-морского флота Бразилии во Второй мировой войне, бразильско-американскому союзничеству на море, судьбе крейсера «Баия», а также стремлению России не допустить ревизии истории Второй мировой.

Ключевые слова: Вторая мировая война, бразильско-американское сотрудничество, бразильский флот, крейсер «Баия», ревизия истории.

В истории Второй мировой войны есть неизвестные страницы, узнать о которых нам, наверное, придется еще долго. Сегодня различные трактовки тех далеких событий заставляют многих политиков и историков сходиться на полях интеллектуальных ристалищ с не меньшим азартом, чем это делали солдаты на полях кровавых битв. Важнейшей из тем, связанных с наиболее эпохальным событием XX в., является тема союзнических отношений. Именно отсюда ведется отсчет многих сегодняшних споров, отсюда зачастую тянется и та тонкая ниточка, за которую некоторые не особо чистоплотные деятели пытаются вытянуть, как за стальной трос, тяжелый груз своих политических амбиций.

Неоднозначность этой темы признана всеми, в том числе и Россией. Но последовательная и правильная ее интерпретация, к чему призывают те, кто убежден: «выстреливая в прошлое — поражаешь будущее», невозможна без признания *мозаичности* имевшей место картины. Настала пора дополнить ее недостающими деталями, пролить свет на ранее казавшиеся кому-то «несущественными» обстоятельства, события и факты. Говорят, что в истории «все связано со всем», к тому же претензии на знание полноты картины обычно не «работают» без знания ее отдельных мазков, которые в совокупности способны, иногда существенно, повлиять на общий вид. Одним из таких исторических мазков, на наш взгляд, является малоизученный вопрос об участии в антигитлеровской коалиции флота крупнейшей латиноамериканской страны — Бразилии.

Борис Федорович Мартынов — доктор исторических наук, заместитель директора ИЛА РАН (b.martynov@mtu-net.ru).

«ХОЧЕШЬ МИРА — ГОТОВЬСЯ К ВОЙНЕ!»

Жанр статьи и, особенно, ее тема не приемлют педантизма. Автор предлагает прийти к общему, отталкиваясь от частного, проследив перипетии судьбы крейсера «Баия» бразильских ВМС. При этом он намерен и дальше поддерживать рискованную мысль «корабли — как люди»*, полагая, что и читатель после прочтения статьи также сможет убедиться в этом.

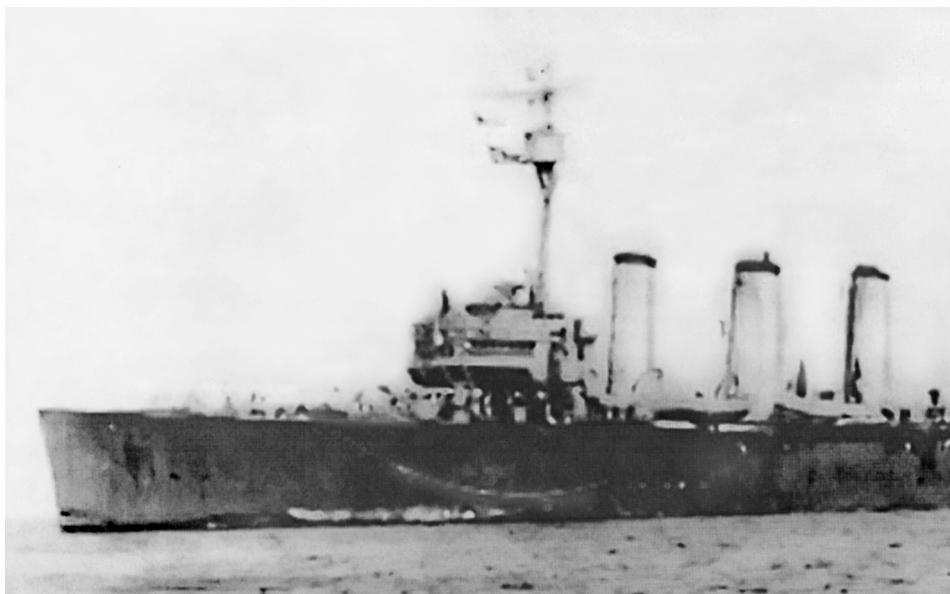
Накануне Второй мировой войны бразильский флот представлял собой грустное собрание устаревших кораблей, молодость которых закончилась еще в эпоху Первой. С тех пор самолет и подводная лодка произвели революцию в военно-морском деле, сбив с пьедестала почета «дредноуты», гонка за обладание которыми отчасти и спровоцировала первый акт мировой драмы. Печальная судьба «Худа» и «Бисмарка», «Принца Уэльского» и «Рипалса», избиение американских линкоров японцами в гавани Пёрл-Харбора заставили участников нового глобального конфликта забыть об этих некогда могучих исполинах и поскорее перенести центр тяжести на авианосцы и легкие силы флота.

Вот и Бразилия отправила свои некогда великолепные линкоры «Сан-Пауло» и «Минас-Жерайс» в порты Ресифе и Салвадора доживать век в качестве плавучих батарей. Более хлопотной могла бы оказаться старость для закупленных в свое время в Англии, одновременно с линкорами, легких крейсеров «Баия» и «Рио-Гранде-до-Сул». В годы Первой мировой оба эти крейсера вели успешное патрулирование в Южной Атлантике, затем, ближе к окончанию войны, союзное командование отправило их на дежурство в Средиземноморье (не оттуда ли тянутся нити к стихотворению И.Северянина о бразильском крейсере?).

Стоит отметить, что авторы военно-морской программы Бразилии 1909 г. — министр иностранных дел, выдающийся дипломат барон де Рио-Бранко и военно-морской министр адмирал Алесандриньо де Аленкар — обладали неплохим чувством предвидения. «Баия» и «Рио-Гранде-до-Сул» относились к категории крейсеров-разведчиков («скаутов»), которые тогда только начинали появляться сначала в английском, а затем и в германском флоте. Крейсера-«скауты» от классических легких крейсеров отличались несколько меньшим водоизмещением (3000 — 4500 т) и более легким вооружением (несколько 5 или 6-дюймовых орудий, слабое бронирование, пара-тройка торпедных аппаратов), но превосходили их по двум важнейшим выявившимся в ходе русско-японской войны 1904—2005 гг. показателям: скорости и маневренности¹. Позднее «скауты» войдут в состав флотов Италии и Франции, Японии и США. К началу 1915 г. первые из них должны были появиться и в России**. Неслучайно поэтому старые бразильские «скауты» оказались пригодны и для нового дела. Скорость

* Впервые высказана автором в статье «Последние Новики. — Латинская Америка, 2009, № 8, с. 82—92.

** Занятая выполнением обширной военно-морской программы накануне Первой мировой Россия не располагала свободными верфями и разместила часть заказов за границей. Ошибкой Адмиралтейства стал заказ на два «скаута» — «Адмирал Невельской» и «Муравьев-Амурский» верфи «Шихау» (Германия). С началом войны Германия реквизировала построенные суда, дав им имена «Эльбинг» и «Пилау». «Эльбинг» стал одной из первых жертв Ютландского боя летом 1916 г. Потом Советский Союз «наступил» на те же «грабли», согласившись на приобретение в Германии тяжелого крейсера для советских ВМС накануне Второй мировой («Лютцов» — «Петропавловск»).



Крейсер «Баия»

в 23 узла, хоть и не ахти какая, позволяла им вести охрану конвоев и преследовать подводные лодки противника. Пригодились бы и другие ветераны: эсминцы класса «Амазонас», покупавшиеся еще при Рио-Бранко, числом всего пять, плюс шестой, приобретенный у Англии после Первой мировой «Порпойз», который стал «Мараньоном». Если бы ни одно обстоятельство...

По свидетельству бразильского ветерана войны, командора Жерсона де Масседо Соареса, ни один корабль не был оборудован ни сонарами (аппаратами, способными слышать «субмарины» на глубине), ни радары, а без этого нельзя было и думать об их участии в борьбе с подлодками. Мало того, они не имели даже самого необходимого: установок по постановке дымовой завесы, глубинных бомб, и даже (!) торпед. Старый моряк объяснял такую ситуацию исконным «миролюбием» своей страны, которая не желала быть втянутой в войну.

Миролюбие, конечно, дело хорошее. Но не оно ли стало причиной того, что еще до вступления Бразилии в войну немецкие подводники адмирала Дёница так лихо пускали на дно торговые суда нейтральной страны в нейтральных водах, пользуясь при этом полной безнаказанностью? В период с 7 марта по 22 августа 1942 г. — день объявления Бразилией войны странам «оси», нацистскими субмаринами были потоплены 17 торговых судов, шедших под бразильским флагом. Наибольшая интенсивность наблюдалась с 15 по 17 августа, когда погибли пять судов, из 252 пассажиров парохода «Байпенди», следовавшего из Салвадора в порт Масейо, спаслись лишь пятнадцать. 15 августа в 20 милях от Сержипе был торпедирован «Аракажу», из 68 пассажиров которого выжили лишь трое.

Наверное, не стоит автоматически связывать между собой нападение японцев на Пёрл-Харбор 7 декабря 1941 г. и вступление Бразилии в войну спустя девять месяцев. Однако невозможно и полностью отрицать эту связь. Состояние бразильского флота было таково, что без посторонней помощи страна никак не могла бы защитить 8500 км своего атлантического побережья, вдоль которого

сосредоточены практически *все* ее крупные города и промышленные центры. Бразильцам было известно о намерении Гитлера, высказанном им еще в 1933 г., сделать из страны, «где есть все необходимое», некую «Новую Германию», предварительно «избавив ее от негров и мулатов». Там были в курсе особой политики рейха в отношении почти миллионного немецкоязычного населения трех южных штатов — Параны, Санта-Катарины и Рио-Гранде-до-Сул, которое рассматривалось как «пятая колонна» для захвата власти нацистами*. Почему же столь мало внимания уделялось армии и флоту?

Нельзя сказать, что флоту Бразилии удалось сохранить свою «невинность» со времен Рио-Бранко. Тревожные ветры, задувшие над Европой, заставили правительство Ж.Варгаса закупить в 1939 г. в Италии четыре подводные лодки — «Умайта», «Тупи», «Тимбира» и «Тамойо». Но одно дело — совершить покупку, совсем другое — подготовить сотню квалифицированных подводников. Да и вряд ли у наспех обученных бразильских «подплавов» в 1942 г. могли быть какие-то шансы против имевших трехлетний опыт войны «волчьих стай» адмирала Дёница. В ходе войны бразильцы использовали свои субмарины не по прямому назначению, а в учебных целях, для отработки навыков противолодочной борьбы, что было правильным решением.

Правильным решением было и обратиться к Соединенным Штатам с просьбой о помощи. Уже 2 января 1942 г. командующий бригадой крейсеров ВМС Бразилии контр-адмирал Жозе Додсворт Мартинс отправился на остров Тринидад в Карибском море для встречи с командующим Южноатлантической оперативной группой ВМС США контр-адмиралом Джонасом Х.Ингрэмом. Поскольку для этого путешествия был выбран крейсер «Баия», то именно его следует считать провозвестником зарождения американско-бразильского «боевого братства» на море. В том же месяце оба адмирала встретились еще пару раз, теперь уже в Ресифе, на борту американского крейсера «Мемфис». Планы союзничества начали обретать плоть и кровь. Американцам «позарез» была нужна безопасная Южная Атлантика — как источник бесперебойных поставок сырья и продовольствия странам антигитлеровской коалиции. Бразильцам же пока нужны были лишь корабли, оружие и люди, которые умели владеть им. Судя по словам адмирала Додсворта о том, что «в ходе этих встреч с американской стороны мы встретили полное понимание»³, союзничество обещало быть плодотворным.

Окидывая мысленным взглядом те пять или шесть лет, которые предшествовали вступлению Бразилии во Вторую мировую войну, можно обнаружить материальное подтверждение одной общеизвестной максимы. Она гласит: «Народ, который отказывается достойно кормить свою армию, рано или поздно будет обречен на то, чтобы кормить чужую». В те годы эта максима оправдала себя в отношении целого ряда европейских стран. Бразилии еще повезло, что для нее речь зашла хоть и о чужой, но все же союзнической армии.

* По данным живого свидетеля тех времен, бразильского дипломата и разведчика Сержио Корреа да Косты, Гитлер собирался напасть на американский континент после того, как одержит победу над Англией и СССР. Существовали планы строительства Германией крупного океанского флота, включающего авианосцы, в период с 1943 по 1950 г. Захват Латинской Америки — «мягкого подбрюшья США», мыслился Гитлером с использованием «пятых колонн» в таких странах, как Бразилия, Чили и Боливия при опоре на дружественное нацистской Германии правительство Х.Перона в Аргентине (S. C o r r ê a d a C o s t a. Crônica de uma guerra secreta. Rio de Janeiro, 2004).

«БОЕВОЕ БРАТСТВО»

Вначале, как водится, не обошлось без шероховатостей. Американцы по старой привычке решили командовать, словно у себя дома. Они переместили свою оперативную группу с о-ва Тринидад в Ресифе, а чтобы бразильский флот «не мешался под ногами», стали добиваться перевода его наиболее боеспособной группы — бригады крейсеров — в Салвадор. Командующий бригадой, капитан 1 ранга К.Соарес Дутра, «отстаивая суверенные интересы страны»⁴, настоял на сохранении status quo. Вскоре еще одна попытка американцев отдавать приказы бразильцам наткнулась на глухое сопротивление.

Следует воздать должное адмиралу Дж.Ингрэму, который быстро убедился в том, что попытки «имперского» давления могут быть контрпродуктивны. Очевидно, интересы дела для него были важнее. «Приказ о ведении совместных операций» от 24 сентября 1942 г., подготовленный его штабом в Ресифе, трактовал реальность уже в более приемлемой манере. Согласно этому документу, оперативное руководство действиями на море возлагалось на Южноатлантическую оперативную группу США, в подчинение которой переходили три оперативно-тактические группы ВМФ Бразилии. Все административное руководство этими группами оставлялось за бразильцами. Кроме того, предусматривалось, что при формировании совместных конвоев командиром конвоя назначался старший по званию офицер *любого* из флотов, что давало бразильцам возможность проявлять *тактическую* самостоятельность. С этого времени, по словам командора Жерсона, в отношениях между бразильцами и американцами воцарилась «полная гармония»⁵. «Полнота гармонии» — вещь сама по себе довольно редкая. Но в данном случае действительно можно считать, что при адмирале Дж.Ингрэме бразильско-американское союзничество на море внесло весомый вклад в победу антигитлеровской коалиции.

Задача была поставлена трудная. Бразильцам и американцам предстояло обеспечивать безопасность конвоев, шедших из Европы и США в Южную Америку и Африку и обратно, в условиях, когда Германия путем подводной войны решила сорвать поставки продовольствия, вооружений, медикаментов и оборудования в воюющие страны, прежде всего в Англию и Советский Союз. Главными пунктами сосредоточения торговых судов на этих маршрутах были о-в Тринидад, где формировались конвои, шедшие на юг, и дальше — бразильский Натал, откуда они отправлялись в Салвадор, Ресифе, Рио-де-Жанейро, Сантос, Виторию, Порто-Алегре или на восток — к берегам Африки. Обрато корабли шли тем же путем, покрывая колоссальные расстояния (пунктом назначения многих из них был заполярный Мурманск) в водах, кишевших нацистскими субмаринами. Главное внимание уделялось, естественно, Северной Атлантике, где битвы за конвои приобретали особый накал и где действовали основные корабли эскортов. Но и в Южной Атлантике никто не мог чувствовать себя в безопасности, тем более что именно там ощущалась их острая нехватка. Проблема была еще и в том, что благодаря широкой сети нацистских шпионов и агентов влияния, раскинутой в Южной Америке еще до войны, немецким подводникам часто удавалось заранее узнавать время выхода и маршруты конвоев, их состав и силы ох-

ранения. В этих условиях роль бразильских ВМС становилась все более важной.

На Бразилию — первую из всех латиноамериканских стран был распространён закон США о «ленд-лизе». Встреча Ф.Рузвельта и Ж.Варгаса в Натале в январе 1943 г. увенчалась принятием исторического решения о посылке бразильского экспедиционного корпуса в Европу. Почти сразу же начались поставки в Бразилию МО — «морских охотников» — утлых суденышек (некоторые с деревянными корпусами!), которые, как ни странно, представляли серьёзную опасность для вражеских подлодок. МО типа «Гуапорé» (CS-1) и «Гурупí» (CS-2) явились первыми кораблями бразильского флота, оборудованными сонарами. Следующие МО типа «Куиабá» (CS-3) стали оборудоваться радаром. Постепенно современные средства поиска и разведки начали поступать и на другие бразильские корабли, в том числе и на крейсер «Баия».

В марте 1943 г. Южноатлантическая оперативная группа США была «повышена в статусе» до уровня Четвёртого флота под командованием вице-адмирала Дж.Ингрэма, в оперативное подчинение которого перешла объединённая Северо-восточная тактическая группа (FT-46) ВМФ Бразилии. Ею командовал теперь уже контр-адмирал Алфредо Карлос Соарес Дутра. Объединённый флот (до 200 кораблей) базировался в Ресифе, который постепенно стал превращаться в крупную военно-морскую и военно-воздушную базу. В «Кэмп Ингрэм» — таково было её кодовое название — были развернуты штабы и станции радиоперехвата, оборудованы учебные центры, построены доки, казармы и мастерские по ремонту техники. Американские военные готовили бразильских подводников, летчиков и специалистов по радиоперехвату, налаживали портовое и доковое хозяйство, организовывали ремонт, снабжение, медицинское и тыловое обеспечение. Через Ресифе в Бразилию поступала современная военная техника — танки и самолёты.

В ноябре 1943 г. бразильский флот пополнился двумя новыми эсминцами серии «М», изготовленными по американской лицензии на верфи AMRJ в Рио-де-Жанейро, на о-ве Кобрас*. Это были первые крупные суда, спущенные на воду с этой верфи со времен империи. По договорённости с адмиралом Ингрэмом бразильцы готовились получить от США ещё восемь новых эсминцев серии «В». Как отмечали сами американцы, «Бразилия, обладающая колоссальными природными ресурсами, вносила огромный



Ж.Варгас и Д.Рузвельт в Натале. Январь 1943 г.

* Старейшая в Бразилии и крупнейшая в регионе верфь AMRJ (основана ещё в 1763 г.) стала первой верфью в Южной Америке, где было освоено производство вращающихся орудийных башен для броненосцев. Попытка возобновить строительство крупных кораблей на AMRJ, предпринятая при Рио-Бранко, осталась нереализованной после его смерти в 1912 г.

экономический вклад в победу», а стратегическое значение ее опорных пунктов, таких, как Натал и Ресифе, которые «смотрят» на Африку, «вообще было трудно переоценить». А вот что заявил адмирал Ингрэм на церемонии передачи бразильскому флоту новых эсминцев: «Бразилия предоставила союзникам гораздо больше, чем просто оружие и природные ресурсы. В глобальной войне за идеи тот факт, что крупнейшая и наиболее населенная страна Латинской Америки в самом ее (войны) начале сомкнула с нами свои ряды, имел огромное политическое и моральное значение. Мы никогда не забудем этого»⁶. Позднее в своих мемуарах адмирал признал, что накануне войны отношение к Соединенным Штатам в Латинской Америке было «далеко не самым благоприятным», и успех его миссии заключался в умении «продемонстрировать добрую волю и завоевать доверие со стороны народа Бразилии и ее вооруженных сил». Сложившаяся атмосфера сотрудничества, по свидетельству Дж.Ингрэма, «была дружеской и неформальной», но в то же время «ее нельзя было назвать очень теплой». «Уважение и восхищение, которые зачастую наши военные внушали своим бразильским коллегам, не мешали последним поступать в ряде случаев так, как они сами считали нужным. Мне кажется, что, будучи правильно осмыслена, такая модель отношений могла бы принести Соединенным Штатам большую пользу в послевоенное время»⁷.

Золотые слова! Жаль только, что «в послевоенное время» в Вашингтоне не нашлось никого, кто бы к ним прислушался...

Постепенно в проводке южноатлантических конвоев стала намечаться тенденция к замене американских эскортных кораблей бразильскими. Уже к концу 1943 г. бразильцы взяли на себя всю ответственность за юг Атлантики, включая и западное побережье Африки. Они доводили эскортируемые суда до островов Карибского бассейна, где их «подхватывали» американские и канадские корветы и эсминцы и вели дальше. В конвоях TR (о-в Тринидад — Рио-де-Жанейро) и RT (в обратном направлении) порой насчитывалось до 20 торговых судов, шедших под английским, американским, советским, бразильским, голландским, шведским и другими флагами. Типичная бразильская эскортная группа (их было несколько, разных по составу) обычно включала в себя крейсер «Баия» или «Рио-Гранде-до-Сул», два корвета класса «Кариока» или два эсминца, два или три МО.

За рутинностью конвоев неспециалист вряд ли разглядит полный лишений и риска труд, когда небольшим суденышкам и устаревшим кораблям приходилось проводить по несколько суток иногда в разъяренном бушующем океане, в готовности и днем, и ночью броситься в атаку на невидимого врага, прикрыть своими скромными габаритами корпус огромного сухогруза или танкера, спасти людей, барахтающихся в покрытой мазутом и нефтью, объятый пламенем воде. Да и вкус победы здесь был иной. «Отбомбившись» по лодке, обычно не дожидались подтверждения ее гибели, появления воздушного пузыря или всплытия обломков, нужно было что есть силы спешить назад, к конвою: ведь «волчьи стаи» получили такое название именно потому, что никогда не нападали по одиночке. Наградой было просто довести суда до места без потерь, чтобы получить небольшую передышку в порту до следующего конвоя.

Случались и жертвы. Первой стало вспомогательное судно ВМФ Бразилии «Витал де Оливейра», торпедированное 19 июля в районе мыса Сан-Томе. Тогда погибли 100 членов экипажа. Однако эффективность сопровождения была такова, что за все время войны, по данным американской военно-морской статистики, *не был потоплен ни один торговый корабль, находившийся в зоне ответственности бразильских эскортов!* По этим же данным на долю бразильцев пришлось порядка 14 потопленных нацистских подлодок. Наверное, здесь было чем гордиться.

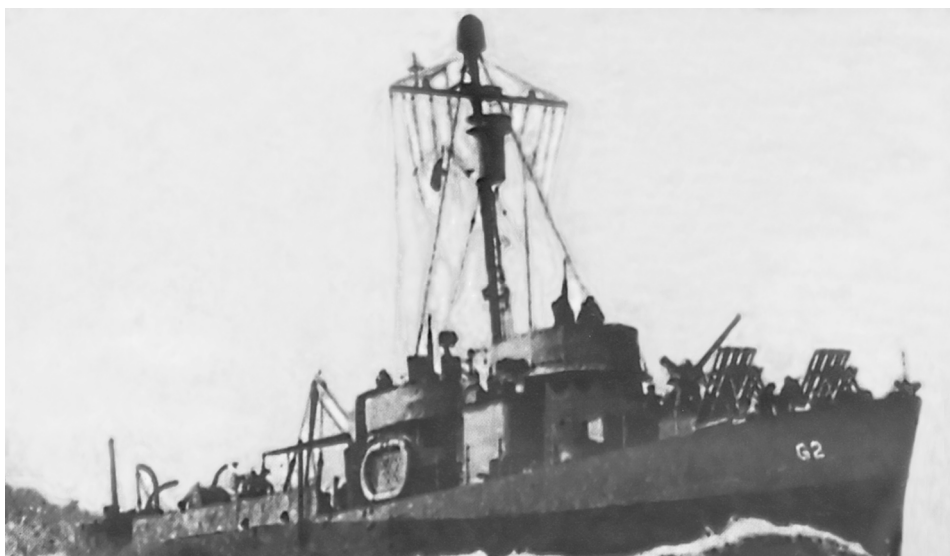
Читатель, интересующийся спецификой конвоев, может обратиться к книге В.Пикуля «Реквием каравану RQ-17» или к одноименному фильму. Но ни одна даже самая смелая фантазия не в состоянии отразить того, что порой случается в реальной жизни.

12 июля 1943 г. эсминец «Мараньон» получил приказ выйти в море для спасения экипажа торпедированного в 220 милях от Рио английского сухогруза «Эфрикэн Стар». 32-летний ветеран Первой мировой, не особо избалованный вниманием начальства, собрав всю скорость, на которую был способен, довольно быстро (на следующий день) добрался до заданного квадрата. На эсминце не было радара, поэтому точное местонахождение людей, которые спасались на плотках, пришлось определять гидросамолету. 82 выживших членов экипажа сухогруза вытаскивали из воды в ускоренном темпе: опасались немецких субмарин. Далее рассказывает командор Арналдо Леал Медейрос, служивший тогда на «Мараньоне» первым помощником. «Когда на борт поднялся капитан «Эфрикэн Стар», меня поразило его вид: казалось, он вот-вот был готов упасть в обморок. Вдруг он заплакал и, воздев руки к небу, заговорил о чем-то быстро и невнятно, указывая пальцем на прикрепленную к мостику серебряную табличку с выгравированным на ней названием «Порпойз». Так назывался наш эсминец, когда плавал под британским флагом и под этим флагом участвовал в Ютландском бою 31 мая — 1 июня 1916 г. Это был тот самый эсминец, который принял на борт молодого мичмана и еще десяток моряков, выживших после взрыва британского линейного крейсера. Теперь этот бывший мичман вновь очутился на палубе корабля, которому довелось спасти его и во второй раз. Вот какие вещи происходят иногда на море!»⁸.

А что же крейсер «Баия»? Его труды по эскортированию были достойно вознаграждены. В июле 1944 г. он вместе со своим «собратом» — «Рио-Гранде-до-Сул» сопровождал первый из пяти транспортов, на которых отправлялся в Европу бразильский экспедиционный корпус во главе с генералами Зенобио да Костой и Маскареньясом де Мораесом. В районе севе-



Адмирал Джонас Х.Ингрэм



Один из бразильских охотников за подводными лодками

ро-восточного выступления крейсера сменялись новыми, построенными в Бразилии эсминцами «Марсилио Диас» и «Мариз-э-Баррос», которые вели транспорты с войсками дальше через Атлантику до Гибралтара. Прощаясь с сопровождавшими крейсерами, генерал Маскареньяс сказал: «От имени всех бразильцев, отправляющихся на линию фронта, чтобы там продолжить дело флота по защите суверенитета Бразилии, выражаю благодарность за усилия, которые позволили нейтрализовать подводную угрозу нацистов». В ответном слове командир бригады крейсеров капитан 1 ранга Антонио Алвес Камара Жуниор заявил, что морякам была оказана большая честь сопровождать войска, направляющиеся в Европу, «чтобы добыть славу бразильскому оружию»⁹.

12 ноября 1944 г. командующий Четвертым флотом США вице-адмирал Джонас Х. Ингрэм, успевший заслужить любовь и уважение бразильцев, попрощался со своими боевыми друзьями. Он «пошел на повышение»: получил звание полного адмирала и пост командующего Атлантической эскадрой США. На его место заступил вице-адмирал Вильям Мунро. С этого времени «боевое братство» двух флотов стало давать сбои. Началось все с задержек в передаче обещанных еще Ингрэмом эсминцев. После того, как в августе бразильцы получили первые четыре корабля — «Бертиога», «Беберибе», «Бракуи» и «Бауро» наступила «внеплановая» задержка. «Казалось, — отмечал командор Жерсон де Маседо, — что американские власти раздумали передавать Бразилии остальные четыре корабля: время шло, а о них никто и не вспоминал»¹⁰. Только добрые отношения, сложившиеся у адмирала Соареса Дутры с новым командующим Атлантической эскадры США, позволили бразильцам в декабре получить «Беневенте» и «Байпенде», и ...дело вновь застопорилось. И опять пришлось «идти на поклон» к Ингрэму. Два оставшихся эсминца — «Бабитонга» и «Бокаина» были переданы бразильцам с нарушением всех сроков только в победном мае 1945 г.

Честный военный, плохо разбиравшийся в нюансах вашингтонской политики, Ингрэм, очевидно, не понимал, что чем ближе победное окончание войны, тем меньше правящие круги США стремились к упрочению тех патриотических тенденций, которые успели набрать силу в Бразилии, да и в других латиноамериканских странах за все эти годы*. Неслучайно Вашингтон отказал правительству Ж.Варгаса в просьбе увеличить бразильский контингент в Европе, а к стремлению других латиноамериканских государств обеспечить полноценное участие их вооруженных сил в войне отнесся «с прохладцей». Политика «один пишем, два — в уме» удерживала его от того, чтобы придать энтузиазму своих латиноамериканских союзников какое-то материальное выражение. В этих условиях надобность «крепить боевое братство» с Бразилией теряла всякий смысл. Но самый неприятный «сюприз» ожидал бразильских моряков уже после подписания акта о капитуляции Германии.

ТРАГЕДИЯ 4 ИЮЛЯ 1945 г.

Весть о победе над Германией была радостно встречена в Бразилии. Появились надежды на то, что союзники оценят вклад бразильцев по достоинству. 18 мая 1945 г. командующий Северо-восточной группой контр-адмирал К.Соарес Дутра издал приказ, который начинался словами: «Окончилась война! Бразильцы отстаивали свое право на существование в качестве свободной, суверенной и самостоятельной нации. Все эти годы для людей, служивших в ее военно-морском флоте, не было ни секунды полноценного отдыха, ни днем, ни ночью, ни в шторм, ни в ясную погоду их не могли остановить никакие физические или моральные страдания. Они заслужили эту победу, и *Бразилия вышла из войны столь же великой, как и любая другая из великих мировых держав!*»¹¹ (курсив мой. — Б.М.).

Закончились суровые конвойные будни в Атлантике. Бразильцы готовились торжественно встретить своих «прасиньяс»**, покрывших себя славой на полях сражений в Италии. Но еще продолжалась война с Японией, хотя победа над ней ни у кого уже не вызывала сомнений. В это время на море произошла трагедия, потрясшая всю страну. Всего за один день — 4 июля 1945 г. число жертв, которые вооруженные силы Бразилии принесли на алтарь Второй мировой, почти удвоилось. При этом подробности трагической гибели крейсера «Баия» неподалеку от африканского побережья в районе Дакара долгое время оставались загадкой, а вскоре приобрели даже какие-то мистические очертания.

Как выяснилось позднее, к гибели корабля, который за годы своей долгой жизни стал чуть ли не олицетворением самой Бразилии, оказались не причастны ни «потерявшаяся во времени» немецкая субмарина, ни мифический «японский рейдер», ни блуждавшая по воле волн плавучая мина. В

* На посту командующего Атлантическим флотом Дж.Ингрэм пробыл лишь до сентября 1946 г., после чего 60-летний адмирал был неожиданно отправлен в отставку. До 1949 г. Дж.Ингрэм был президентом Лиги американского футбола. Скончался от сердечного приступа в 1952 г. и был похоронен на Арлингтонском кладбище в Вашингтоне. Эсминец «Дж. Х.Ингрэм», спущенный на воду в 1956 г., был исключен из списков американских ВМС в 1983-м. В настоящее время ни один корабль в американском флоте не носит этого имени.

** *Pracinha* — распространенный в Бразилии синоним слова солдат.

тот роковой день моряки крейсера взялись отремонтировать установленный на юте зенитный автомат. Случайно из него был произведен выстрел боевым зарядом, и снаряд угодил прямо в кассету с глубинными бомбами на корме корабля. Раздался страшный взрыв, и через несколько минут обломки крейсера лежали на дне. Погибли 337 моряков, включая командира, капитана 2-го ранга Гарсиа д'Авила Пита де Карвальо-э-Албукерке. Спаслись лишь 33 члена экипажа злополучного корабля, которых подобрал в море английский пароход «Белта».

Трагическая случайность может произойти везде, где люди имеют дело с оружием. Почему же тогда вокруг гибели крейсера «Баия» до сих пор не утихают споры, которые нет-нет да и привязываются к какому-то «общим знаменателям»?

Сначала о мистике. Среди суеверных моряков (а все моряки так или иначе суеверны) бытует мнение, что старый крейсер, ветеран двух мировых войн, словно японский самурай в преддверии неизбежной отставки, совершил над собой обряд *сэнтюку* (харакири), дабы не подвергаться позору изгнания из воинской касты. Что ему уже ясно виделся его дальнейший скорбный путь, когда в лучшем случае разрежут автогеном «на иголки», а в худшем... В худшем — снимут вооружение, срежут трубы, мачты и мостики, вынесут из кают-компании всю мебель и портрет президента Варгаса, а гордое название на борту замажут и напишут новое, что-нибудь вроде «Блокшив № 5», оставив догнивать в порту в качестве угрюмого хранилища ГСМ, пеньки и краски... Было от чего прийти в ужас!

Но, кажется, все разговоры на тему «что тебе снится, крейсер «Аврора»?»* нам давно пора прекратить. Есть более веские материальные основания для того, чтобы если не окончательно доказать, то хотя бы еще раз подкрепить мысль о том, что *всякая случайность есть, в конечном счете, следствие определенной закономерности.*

Последним заданием для кораблей Северо-восточной группы ВМФ Бразилии стало обеспечение трансатлантических путей переброски американских солдат из Европы на тихоокеанский театр военных действий. Она осуществлялась самолетами военно-транспортной авиации США по двум маршрутам: через Дакар и Натал и через Монровию — о-в Вознесения и Натал, причем бразильским кораблям, расположенным стационарно вдоль этих маршрутов**, предписывалось обеспечивать радиоподдержку американских самолетов и в случае необходимости спасение терпящих бедствие.

Задание само по себе, конечно, было важным, но вряд ли бразильские моряки могли сказать за него «спасибо» американцам. Оно нанесло серьезный удар по престижу бразильского флота, поскольку для его выполнения были пригодны абсолютно *любые* суда, совсем необязательно военные. Главным же было другое. Как справедливо отметил командор Жерсон, «этим решением бразиль-

* Хотя и о судьбе самой «Авроры» (вернее того, что от нее осталось в результате многочисленных переделок и реставраций) можно фантазировать довольно долго. Разве не усматривается в ней поразительного сходства с судьбой останков того человека, который сделал имя «Авроры» широко известным?

** Крейсер «Баия» занимал на маршруте Дакар — Натал место под номером 13, что серьезно подкрепило позиции сторонников мистической трактовки событий.

ский флот лишался последней возможности «демонстрации флага» в Европе, а раз так, то, добавим от себя, оно косвенно обозначило стремление США любыми способами избежать признания особого вклада Бразилии в войну, и, следовательно, ее роли в послевоенном мироустройстве. Все это скоро подтвердилось на практике в отказе США предоставить Бразилии место постоянного члена Совета Безопасности ООН, в игнорировании мнения делегатов этой страны на Сан-Францисской конференции, а в дальнейшем — в непризнании ими особого положения Бразилии в Южной Америке, *невыведении* ее из числа других стран региона при подписании межамериканских договоров и конвенций и пр. *Самостоятельная, уверенная в себе и патриотически настроенная Бразилия, пользующаяся признанием ее роли во Второй мировой войне со стороны других держав-победительниц, была не нужна Соединенным Штатам, которые ревностно блюли свою монополию на тотальное господство в Западном полушарии.*

А как же судьба крейсера «Баия»? Стоит прислушаться к мнению командора Жерсона, который испытал на себе все «прелести... тяжелой и монотонной стационарной службы посреди океана... требующей от людей серьезной психологической устойчивости», когда, подчеркнем, их моральное состояние в связи с полученным «заданием» было далеко не идеальным¹². Отсюда и все печальные последствия.

Попробуем теперь выйти за рамки 40-х годов. Как-то навязчиво напрашивается параллель между случайным выстрелом в Южной Атлантике и выстрелом из револьвера в спальне дворца Катете 23 августа 1954 г., который поставил точку на жизненном пути выдающегося президента Бразилии Жетулио Дорнеллеса Варгаса. Промежуток между этими двумя событиями — как раз то время, когда Бразилия в полной мере почувствовала на себе «тяжелую руку» северного соседа и окончательно распрощалась с мечтой занять по итогам войны новое место в мире и в Западном полушарии. И хотя в одном случае имела место трагическая случайность, а в другом — вполне осознанный, хоть и крайне эмоциональный поступок, отчаяние президента Варгаса в тот роковой момент, наверное, было соизмеримо с отчаянием бразильских моряков, лишенных права на признание своего хоть и скромного, но, тем не менее, важного вклада в общую победу.



Теперь от частного перейдем к общему. Стоит ли осуждать американцев за то, что они фактически предали своего союзника, отказавшись признать его особые заслуги в послевоенный период? Вряд ли. Ведь они действовали в полном соответствии с тем, что мы назвали бы сегодня «цивилизационной парадигмой». Если фраза премьер-министра Великобритании Б.Дизраэли: «У Англии (читай — у США. — *Б.М.*) нет постоянных друзей, есть только постоянные интересы», была известна давно, то теперь она нашла научное подтверждение в выводах специалистов по кросс-культурному взаимодействию и «этике ведения бизнеса». А те утверждают, что конкретный интерес и «сухой остаток» — это то, что лежит в осно-

ве системы ценностей представителей англосаксонской части рода человеческого*. Если даже сами англосаксы признают, что «зацикленность» на предмете переговоров зачастую мешает им разглядеть партнера и понять его как личность, зачем требовать от них невозможного: чтобы они присоединились к тому «чувственному восприятию действительности», которое в одинаковой мере свойственно представителям славянской и романской рас?

Это разговор уже не о Бразилии, а об общем отношении к итогам войны, которые, как это ни прискорбно, будут, по нашему убеждению, и дальше подвергаться открытой и все более наглой ревизии. Ибо, несмотря на все «убаюкивающие» заявления, которые нам довелось слышать за последний год, Соединенные Штаты по-прежнему не заинтересованы в существовании сильной России, точно так же как и в 1945 г. они не были заинтересованы в появлении сильной Бразилии. Поэтому вряд ли стоит удивляться, если лет через 10—15 после того, как уйдут все живые участники тех далеких событий, вдруг окажется, что на Эльбе американцы встречались не с русскими, а, например, с поляками, прибалтами или... молдаванами. А что тут странного? Не секрет, что уже сегодня многие молодые люди в США считают, что во Второй мировой войне СССР воевал на стороне Германии!

Все сказанное выше — отнюдь не призыв к конфронтации, а лишь совет «не ходить со своим уставом в чужой монастырь». Не стоит нам одну и ту же «встречу на Эльбе» упорно стараться подавать в качестве основного блюда, когда другие согласны принимать ее в лучшем случае за «гарнир». Хватит с нас «друзгов Джорджей» и «друзгов Биллов!». Без конкретики, жесткого, взаимного интереса, подкрепленного фактором силы, говорить с представителями «торговой цивилизации» на эмоциях, взывая к их «исторической памяти», к рыцарским понятиям о «долге», «чести», «достоинстве» и пр. — бессмысленно, себе в убыток. Иначе все может кончиться, как на крейсере «Баия».

И еще. Если мы все же хотим сохранить историческую правду, то нужно «не стесняться» брать пример с тех же американцев.

«...Люди, память которых мы чтим сегодня, ни много ни мало спасли мир. Они оставили свои дома, семьи, детей, поставили под угрозу собственную жизнь и отправились на другой конец света, чтобы другие могли за них в будущем наслаждаться жизнью и всеми ее благами. Они — подлинные герои не только своей страны, Бразилии, но и всего мира, потому что оставили после себя в наследство более безопасный, счастливый и процветающий мир, открытый для подлинного партнерства, свободы и демократии...»¹³.

Это — слова из выступления контр-адмирала Ф.Каллома, командира ударного авианосца США «Джордж Вашингтон», сказанные им при возло-

* Например, согласно схеме, разработанной специалистом в области кросс-культурного взаимодействия Р.Льюисом, в мире существуют три типа «деловых культур». Первая — «моноактивная», ориентированная на выполнение конкретной задачи. Представителями этой культуры являются англосаксы. Второй тип — «полиактивная», ориентированная на людей. К ней относятся все «словоохотливые, импульсивные и общительные нации». Это — французы, испанцы, итальянцы, арабы, *латиноамериканцы и русские*. Третий тип — люди «слушающей» культуры, жители Востока — китайцы, японцы, корейцы (См.: Business Week, (Россия), 2007, № 21, с. 59).

женин венка к памятнику солдатам и офицерам Бразильского экспедиционного корпуса во время визита авианосца в Рио-де-Жанейро в апреле 2008 г. Они заставляют задуматься. Но не о конвульсиях латиноамериканского курса Вашингтона, которому сегодня «позарез» стала нужна Бразилия как новая восходящая держава и «контрбаланс» против радикальных правительств в регионе, а, в первую очередь, о стратегии России в мире и в Латинской Америке. Ведь если Россия хочет сохранения памяти об исторической роли СССР во Второй мировой войне, то совершенно очевидно, что и сама она должна признавать роль других стран, независимо от того, какое место они занимают на глобусе и сколько жертв на алтарь той войны им пришлось принести. До сих пор, к сожалению, нам не доводилось слышать со стороны российских официальных лиц о признании вклада Бразилии, а информация об ее участии в войне все еще остается у нас уделом специалистов. Вывод ясен: нам пора перестраиваться, добиваясь *дружбы* только с теми, с кем эта дружба реальна, и *делового партнерства* там, где такой реальности нет, но можно выявить «взаимный интерес».

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ См.: Jane's Fighting Ships of the I World War. London.

² Comandante G. de Macedo Soares. A Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial — <http://adluna.sites.uol.com.br/200/227.htm>

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ http://sixtant.net/site/index2.php?option=com_content&task=view

⁷ Ibidem

⁸ Revista do Clube Naval. Rio de Janeiro, janeiro-março 2003, p. 12—15.

⁹ Приводится по: Comandante G. de Macedo Soares. Op. cit.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Ibidem.

¹² Ibidem.

¹³ The Guardian. USS «George Washington» (CVN 73), April 30, 2008, vol. 16, Issue 76.