

Подводная лодка «Д-2»: полное погружение

Чем заняться спецкору тюменского журнала в Петербурге? Очередь в Эрмитаж, кажется, не исчезает даже ночью, на Невском уже который день меняют асфальт, а толпы туристов всех стран и наций изрядно намозолили глаза. И тогда рождается шальная мысль: а что если пройтись по особым, «тюменским» местам северной столицы? В конце концов, наш славный город в полтора раза старше Питера и вполне мог оставить свой след в истории «младшего» собрата. В любом случае, попробовать стоит – ведь такого Петербурга мы не видели никогда...

Ну, вот я и в ковше!

Беглое знакомство с картой дарит несколько приятных сюрпризов. Оказывается, на невских берегах есть улицы со знакомыми названиями: Сибирская, Тобольская, Уральская... Но это всё слишком статично, а у нас как никак журнал про «всё, что движется». А вот это уже интереснее – справочник подсказывает, что возле Васильевского острова стоит на привязи ледокол «Красин», превращённый в музей. Леонид Борисович, как известно, родился в соседнем Кургане, а позднее жил и учился в Тюмени, окончив Александровское реальное училище (ныне – главный корпус сельхозакадемии). Одним словом, повод для визита имеется. Но сначала заглянем ещё в одно местечко...

А всё-таки до чего полезное изобретение это метро! Спустившись под землю в центре Невского проспекта, через каких-то десять минут поднимаюсь на поверхность уже по ту сторону Невы. Поездка на маршрутке к южной оконечности острова занимает немногим больше времени и вот я на месте. Морской вокзал и шикарный вид на Финский залив сами по себе могут считаться неплохим поводом для визита, но мы здесь не за этим. Триста шагов на север и вот она, наша красавица – в самом конце Шкиперского протока, на берегу ковша Галерного Фарватера (вот он, морской город!), на бетонных основаниях покоится настоящая подводная лодка «Народоволец», ныне превращённая в музей. Заглянем?

Акула северных морей

Человеку штатскому в люки нырять несподручно, поэтому к субмарине пристроили небольшое здание, где разместился холл и кабинеты сотрудников. Впрочем, командир боевой машины встретил нас прямо здесь. Узнав, что я прибыл из далёкой Тюмени седовласый ветеран, продающий билеты в гардеробе, протянул пару карманных календарей с тостами подводников и визитку с лаконичной надписью: «Анатолий Кузьмич Савченко, капитан 2-го ранга, директор музея».

В путешествии по семи отсекам «Народовольца» нас сопровождал не менее солидный и, главное, эрудированный капитан, готовый рассказать про каждую гайку на борту легендарной субмарины. Построенная на Балтийском заводе в 1929 году, она стала одной из первых советских подводных лодок, получив кодовое наименование Д-2. Характеристикам «Народовольца» могли позавидовать многие западные конкуренты. Двойной клёпаный корпус был изготовлен из лучшей стали ещё царских времён. Особая цистерна быстрого погружения позволяла уходить под воду за 30 секунд (вместо прежних 180), при этом предельная глубина погружения достигала 90 метров. Запасов топлива хватало на 28 суток автономного похода, а новейшая система регенерации воздуха позволяла находиться под водой до 72 часов, то есть в три раза дольше обычного. На своём борту Д-2 несла 14 торпед, которые щедро раздавала в годы войны встречным немецким транспортам, потопив, по меньшей мере, один из них. Словом, это была отличная субмарина, служить на которой было почётно, престижно и... невероятно трудно.

Это страшное слово «гальюн»

Честное слово, я никак не могу представить себе человека, добровольно поселившегося в этой тесной, душной, исключительно функциональной стальной болванке! Каждый из семи отсеков до предела забит всевозможными механизмами, сразу видно, что главные на корабле они, а люди просто пытаются втиснуться в свободное пространство. Кто-то метко заметил, что служить на подводной лодке – всё равно, что жить внутри часового механизма. Койки висят рядами по три штуки, спать на них можно только скрючившись в три погибели (если вы не карлик, конечно). Ими заполнен даже торпедный отсек, где спать приходилось прямо возле торпед, причём по очереди – один спит, другой на вахте. Используется каждый клочок пространства: обеденный стол в центре отсека служил койкой для ещё троих подводников. Командный состав обедал за отдельным столом, но в случае необходимости он превращался в операционный – аптечка находится тут же.

Жизнь на подводной лодке вообще не приспособлена для чистюль и слабонервных. Даже такая банальная операция как поход в галюн может иметь весьма печальные последствия. Дело в том, что выбросить содержимое подводного унитаза напрямую за борт нельзя – сказывается разница в давлении. Поэтому каждый раз, прежде чем нажать заветную педаль, нужно было закрыть специальные клапаны и поднять при помощи помпы давление в баллоне-накопителе. В противном случае вместо чувства глубокого облегчения подводник получал мощный фонтан из всего того, что пытался оставить здесь он и его предшественники. А избавиться от этих ароматных воспоминаний было весьма непросто – на каждого из 53 членов экипажа выделялось всего четыре литра воды в день. Неудивительно, что наши подводники громили фашистов с таким ожесточением...

В нашу Гавань заходили корабли

И всё же Д-2 и её экипажу очень повезло. Из шести лодок этой серии одна погибла во время учений, другая пропала без вести в 1942 году, третья была потоплена врагами, четвёртая взорвана своим экипажем при падении Севастополя, пятую порезали на металлолом уже после войны. Д-2 не только выжила, но и превратилась в 1994 году в музей – пожалуй, один из самых интересных в Петербурге.

Да, чуть не забыл – а ведь эта героическая подводка имеет отношение и к нашему краю, пусть даже весьма опосредованное. В 1936 году в паре с Д-1 она впервые в истории подводного плавания прошла через пролив Маточкин Шар в Карское море, по возвращении из которого посетила Русскую Гавань на северном побережье Новой Земли. Капитан сказал, что там до сих пор сохранились памятные таблички об этом событии. Надо проверить при случае...

Чужой герой

Возвращаясь к морскому вокзалу, останавливаюсь возле другого памятника боевой славы – торпедного катера на гранитном постаменте, рвущегося куда-то в сторону Финского залива. Сердце ёкнуло – а вдруг наш, тюменский Г-5 или 123бис?! Обойдя монумент со всех сторон, нахожу лишь медную табличку с сообщением, что передо мной памятник катерникам Балтики. Но какой именно? По возвращении домой первым делом высылаю снимок Юрию Германовичу, знатоку в этом вопросе. Заключение неутешительно: «Комсомолец» послевоенной модификации. Официальные источники скупы, но также не радуют: в 1973 году на берегу Финского залива был установлен ТК «Комсомолец», на котором сражался Герой Советского Союза А.И. Афанасьев. А всё равно хорош, красавец, посмотреть стоит. Будете в Питере – загляните на площадь морского вокзала, не пожалеете...