

*Ведущий рубрики — кандидат исторических наук Алексей Манаев*

## Принцесса подводного царства

Мышка за кошку, кошка за Жучку, Жучка за внучку, внучка за бабу, бабу за деду, дедка за репку тянут-потянут — вытянули репку! Так полухутия-полусерьезно, ссылаясь на русскую народную сказку «Репка», отвечаю я иногда на вопрос юных друзей о том, что помогло нам одолеть фашистское нашествие. В принципе, конечно, верно.

Именно коллективный отпор, общая ответственность за судьбу страны были нашим победным знаменем. Но коллективная ответственность не исключала, а, напротив, предполагала, пробуждала ответственность личную, индивидуальную. Примеров не счесть хоть при обороне Москвы, хоть в ходе Сталинградской и Курской битв, хоть в ходе других кампаний. Но я все чаще и чаще задумываюсь о Ленинграде. Наверное, потому, что в нынешнем году город торжественно отметил 75-летие со дня снятия блокады. А еще потому, что очень уж не по душе стремление иных киностервятников-режиссеров непременно убедить зрителей, что было все не так. Что в осажденном городе одни воевали, умирали от голода, а другие барствоvalи, устраивая шикарные новогодние праздники — показательный пир во время чумы. И тогда снова в бой идут герои, отстоявшие город.

Вспомним. 8 сентября 1941 года фашисты замкнули вокруг Ленин-

града кольцо блокады. Они отказались от его оперативного штурма, отложив взятие Северной столицы на 1942 год: мол, никуда не денутся — вымрут. В небезызвестной директиве начальника штаба военно-морских сил Германии № 1601 от 22 сентября 1941 года «Будущее города Петербурга» (нем. Weisung Nr. Ia 1601/41 vom 22. September 1941 «Die Zukunft der Stadt Petersburg») говорилось:

«2. Фюрер принял решение стереть город Ленинград с лица земли. После поражения Советской России дальнейшее существование этого крупнейшего населенного пункта не представляет никакого интереса...

4. Предполагается окружить город тесным кольцом и путем обстрела из артиллерии всех калибров и непрерывной бомбежки с воздуха сровнять его с землей. Если вследствие создавшегося в городе положения будут заявлены просьбы о сдаче, они будут отвергнуты, так как проблемы, связанные с пребыванием в городе населения и его продовольственным снабжением, не могут и не должны нами решаться. В этой войне, ведущейся за право на существование, мы не заинтересованы в сохранении хотя бы части населения».

Сравнить с землей город не удалось. Ленинград выстоял.

Кто-то говорит — чудом.

А по мне — всем смертям назло. Потому что отстаивали всем миром — «от дедки до мышки». А еще и потому, что сотни тысячи наших соотечественников, благодаря усилиям которых блокадное кольцо не сыграло в полной мере зловещей жестокой роли. В их числе была и Нина Васильевна Соколова. Не летчик, не артиллерист,



*Полковник-инженер  
Нина Васильевна Соколова*

не танкист, не крупный ученый или выдающийся медик, а обыкновенный водолаз. Да, да, читатель, водолаз. Хотя могут ли быть «рядовыми», «обыкновенными» люди этой профессии, которых именуют владыками подземного царства? Даже сейчас, когда снаряжение владык подводного царства стало более или менее современным, мужчин, учитывая особые качества, которые требуются для работы, делят на водолазов, то есть людей мужественных, решительных, способных не терять голову в экстремальных ситуациях, и на всех остальных.

Получается, что по духу, по готовности рисковать Нина Васильевна входит в самый элитный круг — круг богатырей. О нем слагают легенды и даже анекдоты. Иногда фривольные. Одесса. Порт. Из морской пучины появляется русалка с младенцем на руках и обращается к толпе любопытных: «А где здесь живет водолаз Жора?» Но и эти анекдоты сочинены не по злому умыслу, а от души,

как свидетельство уважения представителей одной из самых опасных профессий.

С виду Нина была самой земной, самой обыкновенной девчонкой, родившейся в 1912 году в многодетной семье заштатного насквозь сухопутного Череповца. Море тут многим не могло даже присниться — его просто не видели. Но дев-

чонка была покорена морской стихией. Была тому причина любопытная.

В 1853–1856 годах между Россией и коалицией в составе Британской, Французской, Османской империй и Сардинского королевства разгорелся военный конфликт. Англичанам очень хотелось окоротить Россию на черноморском направлении. Для перевозки войск и амуниции в Крым они зафрахтовали большое количество частных судов. Среди них был фрегат «Принц». 8 ноября 1854 года вместе с другими английскими кораблями он прибыл на внешний рейд Балаклавы. Через пять дней над Крымским полуостровом, словно защищая его от непрошенных гостей, пронесся жесточайший ураган, размазавший по скалам Балаклавы более двух десятков кораблей вместе с гордым «Принцем».

Шла война, коалиция с помощью пушек «принудила» Российскую империю отказаться от многих своих прав и претензий. О затонувших кораблях вспомнили, когда задумались о восстановлении Балаклавы. Александр II

разрешил направить на приведение города в порядок средства, полученные от продажи оставленного англичанами и французами имущества, которое находилось на берегу и на затонувших кораблях. То ли преднамеренно, чтобы привлечь инвесторов, то ли по воле случая распространился слух, будто в трюмах «Принца» целые залежи золота и серебра. С течением времени размер богатств увеличивался. Количество желающих поживиться у российских берегов росло день ото дня: тут искали счастья итальянцы, немцы и норвежцы вкупе с французами и даже американцы. Поиски опустошали карманы пришельцев, стремившихся откопать золотую жилу, и только. Корабль получил поэтому название «Черный принц».

Слух о несметных богатствах у Балаклавы дожил, однако, до первых послереволюционных лет. Дожил до этих дней и отечественный романтик — кладоискатель из Севастополя Владимир Сергеевич Языков. В начале 1923 года он приехал в Москву, обошел высокие кабинеты и заинтересовал их обитателей возможностью пополнить казну английским золотом, дополнив предложение проектом специального оборудования, необходимого для подводных работ. Казна государства была пуста. Предложению вняли, оборудование изготовили, быстро организовав экспедицию подводных работ особого назначения (ЭПРОН).

Поиски золота и на этот раз не увенчались успехом. Но экспедицию, учитывая ее опыт, сохранили, переори-

ентировав на иные цели. Новому государству были крайне необходимы гражданские суда и военные корабли. Строить новые долго и дорого, а денег нет. Между тем у Новороссийска на дне Черного моря покоились линкор «Свободная Россия», эскадренные миноносцы «Калиакрия», «Гаджибей», «Громкий», «Пронзительный», «Фидониси», «Керчь», миноносцы «Лейтенант Шестаков», «Капитан-лейтенант Баранов», «Сметливый», «Стремительный», много транспортных судов. Их затопили в 1918 году, чтобы не достались германским войскам. Под Севастополем англичане на большой глубине затопили захваченные советские подводные лодки. В Северной бухте вверх килем лежал линкор «Императрица Мария», затонувший в 1916 году. Под Одессой на морском грунте находились подводная лодка «Пеликан», транспорт «Патагония» и десятки других судов. Всего только в Черном море было погребено около 50 военных кораблей и 300 торговых «объектов». На морском дне образовались кладбища оружия и боеприпасов, якорей, цепей и другого корабельного имущества.

ЭПРОНУ было поручено заняться разбором этого хранилища. Сложной, опасной, зачастую не подкрепленной ни опытом, ни надежной техникой работы — непочатый край. Но она оказалась ЭПРОНУ по плечу. В числе наиболее удачных операций — подъем затонувшей в Финском заливе английской подводной лодки L-55. Спущенная на воду в 1916 году, она представляла особый интерес



*Нина Васильевна и ее скульптурный образ*

для отечественных кораблестроителей. Океанская лодка много лучше и много могущественнее тех, которые строились в СССР. Изучили ее до последнего винтика, внесли коррективы в свои разработки. А «бывшая подданная Великобритании» была включена в состав Балтийского флота под тем же номером — 55 и даже принимала участие в Великой Отечественной войне. Правда, как зарядная станция.

ЭПРОН стал признанной во всем мире авторитетной фирмой. Вопреки мнениям иностранных специалистов, в частности, она сумела спасти суда «Ильич» в Эгейском море и «Кузнец Лесов» в Южно-Китайском, «Харьков» и «Челюскинец», переломившиеся на две части: первый — у берегов Турции, а второй — на Балтике.

Всего, по различным оценкам, за первые десять лет существования ЭПРОН вызволил из морской пучины 110 объектов, 76 из которых были восстановлены. К началу Великой Отечественной войны эта цифра выросла до 450 кораблей. Была оказана помощь 188 судам, потерпевшим бедствие. Газеты ликовали от успехов, один впечатляющий другого. В 30-х годах прошлого века Ленинградский цирк на Фонтанке устраивал водяной аттракцион «Люди морского дна», демонстрировавший публике достижения «красных водолазов». В 1940 году на экраны страны вышла кинолента года «Гибель Орла» с Сергеем Столяровым в одной из заглавных ролей, пользовавшаяся большим успехом у зрителей.

Все это не могло не произвести впечатление и на Нину Соколову. Первый

этап — окончание в 1936 году Ленинградского института инженеров водного транспорта и получение диплома инженера-гидротехника. Второй этап — работа в ЭПРОНЕ. Экспедиция к тому времени была нарасхват, занимаясь подъемом затонувших объектов, спасением иностранных и отечественных судов, строительством портов, прокладкой подводных трубопроводов и много чем еще. Нине было поручено руководить водолазами, укладывающими бетонные массивы при строительстве Сочинского порта. Но можно ли успешно руководить тем, о чем имеешь смутное представление? Девушка решила — нет. Так начался третий этап ее «вхождения» в профессию. Даже сейчас вес усовершенствованного подводного снаряжения приближается к центнеру. А под водой надо еще и работать, быть универсальным специалистом. Но известно: дорогу осилит идущий. Нине удалось окончить в Ленинграде двухмесячные курсы усовершенствования и одновременно освоить водолазное дело. Начальник ЭПРОНа контр-адмирал Фотий Крылов, только заручившись поддержкой «всесоюзного старосты» Михаила Калинина, подписал свидетельство, разрешающее подводные спуски до 10-метровой глубины. Это был первый и единственный на то время документ, выданный женщине за всю историю водолазного дела.

Вот и подошли мы к главному рубежу ее жизни — участию в Великой Отечественной войне. Она встретила напасть с настроением не обречен-

ного человека, а человека, готового сражаться за себя, за Ленинград, за Отечество, в глубине души надеясь, что накопленный в течение пяти лет опыт поможет ей в правом деле. С началом войны часть ЭПРОНа, сохранив название, вошла в структуру морского флота, а 2 июня 1942 года его переименовали в Аварийно-спасательную и судоподъемную службу ВМФ, которая теперь называется Службой поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ.

Все мы знаем, в каком отчаянном положении оказался Ленинград, какую роль в его судьбе сыграла проложенная по льду Ладожского озера «Дорога жизни». Но до ее прокладки было еще далеко, а город ежедневно нуждался во всем, что нужно для жизни и обороны. Поэтому уже спустя несколько дней после блокады через озеро в Северную столицу пошли суда с военными и гражданскими грузами, бравшими в обратный путь блокадников. Но и нрав у озера был еще тот, и немецкие самолеты донимали. Редкий транспорт доходил до города без происшествий. Когда началось строительство «Дороги жизни», тоже не отсиживались в тылу. И строили, и защищали от фашистов, и выручали попавших в беду. Выручали, несмотря на то что порой довольствовались лишь трехсотграммовой пайкой хлеба в сутки, что часто накрывали бомбовые удары и снаряды. Нина Васильевна была дважды контужена. Сослуживцы гибли каждый день. Оставшиеся в строю работали. А значит, воевали! В сентя-

бре-октябре 1941 года из затонувших барж поднято свыше четырех тысяч мешков зерна. Цифра по нынешним временам не впечатляет, но назовите вы ее тем, кто пережил блокаду, кто довольствовался 125 граммами эрзац-хлеба в сутки — и вы увидите, что для них она гораздо существеннее, чем все золото даже не «Черного принца», а мира!

И это была не единственная забота Нины Соколовой и ее коллег. Ленинград отрезали не только от продовольствия — от всего, что обеспечивало жизнь города, его сопротивление врагу. Потребовалось, например, наладить кабельную связь с «Большой землей». Трижды укладывали кабель и трижды неудачно — линии не выдерживали собственного веса, натишка воды и рвались. Удалась только четвертая попытка, когда на складе в Кронштадте обнаружили особо прочный бронированный кабель. Эта линия продержалась всю блокаду.

В сентябре 1941 года Ленинградский фронт высадил десант через Неву — в районе знаменитой Невской Дубровки. Десантники заняли пятючок земли, насквозь простреливаемый пулеметным и оружейным огнем. Группа аварийно-спасательного обеспечения, куда входила и Нина, была обязана делать все, чтобы переправа действовала. В первую очередь по дну реки надо было проложить трассу для буксировки под водой танков и артиллерии. Из-за сложного рельефа дна и постоянных повреждений тросов осколками авиабомб выполнить задачу не удалось. Но отрица-

тельный результат — тоже результат. Опыт пригодился.

В боевой обстановке, когда осажденный город задыхался без топлива, отряд принял смелые решения. Рельсы, на которых стояли цистерны с горючим, упирались в Ладожское озеро. Родилась идея: спускать цистерны с бензином прямо в воду и буксировать на другой берег, там снова ставить на рельсы. Подводные железнодорожные спуски и подъемы в кратчайший срок проложили эпроновцы 27-го отряда. Вместе со всеми Нина Соколова опускалась на дно и готовила основания для причальных свай. Под ее руководством водолазы соорудили площадки для спуска на воду в бухте Гольсмана и у маяка Кареджи. Цистерны с горючим прямо с железнодорожных путей попадали на воду, буксиры тянули понтоны на противоположный берег.

Этот путь тоже не был эффективен. Фашисты пристреляли участок и методично разрушали причалы. Водолазы снова и снова восстанавливали их. На все требовалось время. Соколова пришла к выводу: коль по дну озера проложили кабель, по нему можно проложить и трубопровод. Она поделилась идеей с Иваном Георгиевичем Зубковым, одним из главных авторов «Дороги жизни». Тот доложил задумку «верхам». 25 апреля 1942 года Государственный Комитет Обороны подписал постановление о строительстве трубопровода. Срок — 50 дней. Немедленно была создана оперативная группа водолазов и нефтяников. Сама Соколова вела разведку дна на месте

будущего трубопровода. Работы начались на ленинградской стороне у Осиновецкого маяка, где лес плотно подступал к воде и надежно маскировал все, что делали.

26 мая 1942 года началась укладка первой километровой плети. Катер-буксир подцепил головной понтон с готовой плетью и двинулся к створу трассы. Ладожское озеро — крупнейшее в Европе. Штормы возникают внезапно, и волны могут достигать высоты шести метров. Об этом коварстве знали, но не придали ему значения — справимся! Не справились. Штормовое озеро оборвало крепления, и плеть исчезла в пучине. Поняли: работать в таком режиме нельзя. Трудились только в приличную погоду, недосыпая и недоедая. До 1,4 километра увеличили длину плети. Подгонкой и сваркой занимались на месте. На дно Ладоги подво-

дники уложили 15 таких плетей. Задание выполнили досрочно.

Трубопровод протяженностью 29 километров (из них подводная часть — 21 километр) и диаметром больше метра проложили на глубинах до тридцати пяти метров. На восточном берегу установили две насосные станции, на западном — резервуарный парк и наливную эстакаду. Производительность бензопровода, по разным оценкам, составила от 400 до 600 тонн горючего в сутки. С июня 1942 года по март 1943 года в осажденный Ленинград через Ладогу поступило около 50 тысяч тонн горючего. По трубопроводу гнали по очереди разные виды топлива — бензин, солярку, керосин. Правила маскировки соблюдали неукоснительно — об «артерии жизни» немцы так и не узнали. Именно за «рационализаторское предложение» и за участие в его



Мемориальная доска на доме в Санкт-Петербурге, где жила первая в СССР женщина-водолаз

реализации Нине Соколовой вручили первый орден Красной Звезды. Фашисты тоже в очередной раз «наградили». Осенью 1942 года ее ранило в ногу и плечо. Отлежалась в госпитале и снова в свой отряд.

Выпало на ее долю и еще одно важное задание. Согласно решению Военного совета Ленинградского фронта от 7 августа 1942 года для снабжения электроэнергией блокадного города надо было проложить линию электропередачи (ЛЭП) «Волховская ГЭС — Ленинград». Кабель для подводной части изготовили на заводе «Севкабель». 23 сентября 1942 года Волховская ГЭС по ЛЭП была подключена к системе Ленэнерго, энергетическая блокада Ленинграда прорвана. 7 ноября 1942 года электроэнергию получили около трех тысяч жилых домов Северной столицы.

А теперь подведем итог. Продовольствие, горючее, вооружение и боеприпасы, электроэнергия — словом, все, чем жил окруженный врагом город, все прошло через руки хрупкой девушки Нины Соколовой. В середине августа 1943 года она была назначе-

на главным инженером Ленинградского отряда подводно-технических работ. После войны водолазы Соколовой восстанавливали мосты, строили причальные стенки Ленинграда, Кронштадта, Таллина, разминировали акведуки. Единственная в мире женщина-водолаз, полковник-инженер Военно-Морских Сил, удостоена нескольких орденов и медалей. В 34 года стала преподавателем Высшего военно-морского училища имени М.В. Фрунзе, читала курс гидравлики и гидродинамики, передавая знания и опыт будущим офицерам. После отставки в 1958 году вела военно-патриотическую работу среди молодежи. Ее имя занесено в «Золотую Книгу Санкт-Петербурга и Ленинградской области».

Вот и снять бы о ней достойный художественный фильм. Не дай бог, случится новая беда — наши дети и внуки встретят врага с ее именем в сердце, с именем таких, как она. А многим ли нужны киношные герои новогоднего «пира во время чумы», сконструированные по заморским лекалам?