

# Зимние каникулы в Магадане

Материал подготовлен к публикации Ириной Кочергиной

Фото Андрея Сидорова

Вот уже несколько лет подряд зимой в Магадан слетаются подводные фотографы и даже фридайверы. Что же так манит их в этот суровый край, почему именно в бухте Нагаева подледный дайвинг так интересен? Что известно о легендарном пароходе «Выборг»? О своих впечатлениях и планах рассказывают участники магаданской экспедиции.

**О том, как и когда был найден «Выборг», вспоминает его «первооткрыватель» Руслан Кауцман – человек, увлеченный морской историей, совершивший более 200 погружений с целью изучения этого судна.**

В начале 1990-х гг. Магаданский государственный архив (ГАМО) рассекретил документы о катастрофе 19 декабря 1947 г. в Магадане в бухте Нагаева. Тогда на рейде торгового порта взорвались два парохода Дальневосточного морского пароходства – «Выборг» и «Генерал Ватутин», перевозившие взрывчатые вещества и химикаты для нужд Магаданских золоторудных приисков, а также продовольствие, станки, металл и прочее необходимое оборудование для города.

Гибель этих пароходов меня сразу заинтересовала, как только я впервые услышал о ней. С детства у меня, как и у большинства пацанов, была страсть к морским приключениям, затонувшим кораблям. Из материала дела в Магаданском областном архиве я выяснил приблизительное место гибели пароходов. Старожилы рассказывали, что после гибели пароходов водолазная служба подняла пароход «Выборг» и отбуксировала его на мелководье, чтобы в дальнейшем извлечь из его трюмов дорогостоящее и крайне необходимое оборудование для города и приисков.

Я пытался узнать что-то у водолазов старшего поколения, но они сообщили, что если кто-то из них и погружался на него, то это были единичные случаи, и цели исследовать пароход не ставились, им даже не удалось выяснить, находится там пароход или часть какого-то



Пароход «Дальстрой» (он же «Генрих Ягода», «Алмело») – крупнейший сухогруз Дальстроя. Взорвался в 1946 г. в находкинском порту при разгрузке аммонита

Самым поразительным фактом при первой нырялке в Магадане стала необходимость согласовывать график погружений с лунным календарем из местных газет. На него ориентируются не только дайверы, но и рыбаки, спасатели, водители.

другого судна. Эту информацию можно было проверить только одним способом – погружением.

Первое погружение на пароход «Выборг» состоялось в 2007 г. Дело было в апреле, поэтому толщина льда за зиму уже достигла 1 м 20 см. Глубина от поверхности льда до палубы корабля составляла 5 метров. Глубина до дна в этом месте по полной воде доходит до 18 метров. Напомню, что у Охотского моря довольно большие отливные и приливные воды.

Именно с этого места, где находятся торосы, мы и решили начать поиски парохода. Прямо в торосах прорубили небольшую лунку и опустили туда на штанге подводную камеру. Первое, что мы увидели, был баллер руля, но тогда мы еще не могли понять, что именно мы видим. Возможности камеры были весьма ограничены, и это было все, что мы смогли тогда рассмотреть.

Майну для погружений решили сделать в трех метрах от торосов. Целый день мы выпиливали ее в толстом панцире льда. И вот дело сделано, во льду зияла сквозная глазница майны – 1,5 x 1 м.

К морю подъехали утром в 9 часов, дело было весной, и выезд машин на лед был уже запрещен и опасен, так что к майне везти все снаряжение было решено на санях. Погрузив все снаряжение на сани и надежно зафиксировав его, мы тронулись в путь. Идти предстояло около 800 метров.

Прибыв на место спусков, развернули лагерь, поставили палатку с обогревом. Нас было четверо, ныряют двое – я и мой напарник Александр Шамшур, а двое наших товарищей – Николай и Эдуард – страхуют.

И вот мы сидим на краю майны. Договорились о сигналах. Задача этого погружения – определить, что за объект здесь находится – целый корабль (и корабль ли вообще) или какая-то его часть, и попробовать снять на видеокамеру.

Подо льдом оказался примерно метровый слой совершенно непрозрачной серой взвеси, ее гнало течением по поверхности моря. Поднырнув под этот слой, я начал различать палубу, а снизившись на пару метров, опустился на нее. Чуть сбоку на палубе находился какой-то железный барабан диаметром приблизительно 1 метр. Включил камеру, снимаю его. Проплыл мимо барабана, стал вырисовываться баллер руля. Он оказался немного погнутым. Тем временем ко мне спустился Александр. Объясняемся жестами, подплываем к баллеру, осматриваем. Потом, перевалив через корму, начинаем медленно опускаться к винторулевой группе. Попутно пытаемся найти название парохода на корме. Со-

скребаем ракушки с поверхности, но ничего не находим. Видимо, буквы были написаны краской, а не наварены сваркой, и за 60 лет название не сохранилось.

Падаем глубже. Видимость внизу на порядок выше – настолько, что позволяет целиком разглядеть всю корму и винторулевую группу. Медленно опускаемся на дно. Перед нами возвышается корма дальстроевского исполина. Невольно напрашивается сравнение с доисторическим динозавром, живущим в глубинах моря. Вся корма, перо руля и винт полностью покрыты многочисленными колониями актиний. Снижаю все на камеру.



Однотипный с «Генералом Ватутиным» пароход «Генерал Панфилов», тип «Liberty»

Потом подплываем к винту и осматриваем его: винт один, четырехлопастной, левая лопасть надколота. Сам пароход заилен в грунт приблизительно на 3 метра. Дно – ракушечник, песок и ил. Напоследок осматриваем заржавевшие петли пера и начинаем подъем к баллеру.

Поднявшись к баллеру, мы поплыли по направлению к кормовым трюмам. На корме нашли несколько шахт, уходящих в глубь кормы. В них видны завернутые в спираль лестницы, блокирующие вход в шахты. Чуть дальше – кормовая лебедка, сдвинутая со своего штатного места. Проплыв корму, начали продвигаться по верху палубы к капитанскому мостику. Весь пароход похож на искореженную жестяную банку, везде разломы и разрывы металла.

Дальше мы увидели второй кормовой трюм. Комингс-ограждение целое, лю-

чины отсутствуют, только сохранившиеся петли напоминают о них. Опустившись в трюм, обнаружили, что он пустой, только кругом в большом количестве разбросана разная арматура, которая при малейшем нажатии начинала перемещаться с места. Трюм заилен песком. Поднявшись обратно на палубу и проплыв дальше, мы увидели верх обломанной кормовой грузовой мачты. Тут же вокруг нее различные механизмы, полностью покрытые рачками-балянсами и актиниями.

Следом за мачтой появился первый кормовой трюм. И на этом трюме лючины сорваны, остались только петли. Между трюмами по палубе стелется цепь с заросшими звеньями. Сдвинуть ее с места не удалось, она прикипела к палубе. Рядом мы нашли соединяющий две трубы медный фланец толщиной 10 см. Труба на нем разорвана, ее края вывернуты наружу. Сбоку на фланце стоит японское клеймо, вероятно, обозначающее знак качества. Потом мы обнаружили бронзовый корпус маленького компаса. Проплыв последний трюм, уперлись в основание надстройки, она высотой в 2 метра. Поднявшись на нее, увидели, что никаких строений, в том числе и капитанского мостика, наверху нет. Взрыв и давление ледяного поля сверху сделали свое дело. Воздух был на исходе, поэтому мы начали свое возвращение, да и руки и ноги здорово подмерзли.

Вышли на поверхность, друзья уже ждали нас. Сняв снаряжение и выпив горячего чая, начинаем обсуждать увиденное под водой – что, где и как располагается на пароходе.

*Продолжение – в бумажном журнале.*

Однотипный с «Выборгом» пароход «Норьяк», тип «Лейка»

