



ФАКТОР «ТРОПИКА»

Геннадий Норд

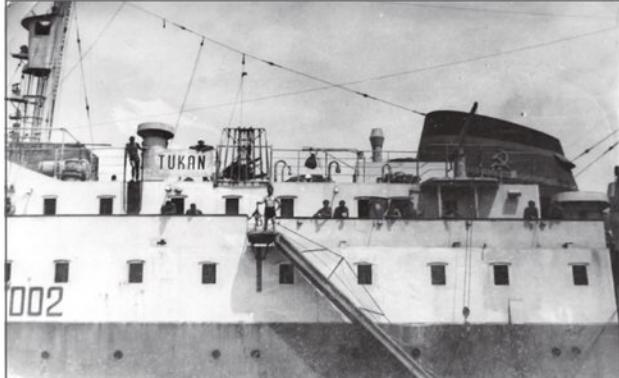
Пятьдесят пять лет прошло с катастрофы, в которую попал калининградский рыболовный траулер «Тукан», а история этой трагедии до сих пор окутана тайной...

28 февраля 1967 года в проливе Скагеррак во время шторма траулер затонул. Эта трагедия стала самой масштабной по количеству жертв за всю историю калининградского флота — в ту ночь погибло 57 человек.

Тот факт, что относительно новое судно не пережило десятибалльный шторм в Северном море, породил множество слухов и легенд. Многие предполагали, что судно повредило один из сдвигнувшихся с места контейнеров с секретным грузом, который «Тукан» якобы вез на Кубу. По другой версии, траулер столкнулся с советской подлодкой, пытавшейся под его прикрытием скрыться от НАТОвских локаторов. Кто-то решил, что члены экипажа были пьяны, а некоторые даже усмотрели мистическую подоплеку.



Валерий Ларченков



Давайте вспомним все обстоятельства бедствия и выясним, что мифы, которыми окружена эта история, не так уж и беспочвенны.

Эта жуткая ночь осталась в памяти Валерия Ларченкова — матроса «Тукана». На момент кораблекрушения ему едва исполнилось 18 лет, и это было его первое плавание.

Уцелел и другой калининградец — 26-летний матрос Павел Порхун.

Оба до пенсии продолжали ходить в рейсы на гражданских судах. И каждый год встречались, чтобы почтить память погибших товарищей.

32-летний капитан Юрий Храмцов покидать мостик траулера не стал и утонул вместе с судном.

Тридцать семь погибших похоронены на городском кладбище в Калининграде. Там же есть и 10 пустых могил с именами тех, чьи тела не были найдены — среди них и капитан Храмцов.

Официально на борту по списку числилось 79 членов экипажа, включая двух женщин — буфетчицу и прачку. Однако Порхун утверждает, что комиссия по расследованию не учла еще двух человек, на которых была выписана дополнительная судовая роль. То есть погибших было больше.

— Я не должен был идти в этот рейс. Тогда я ходил на другом судне, но оно стояло на ремонте. Буквально за день до отбытия «Тукана» я прогуливался с беременной супругой по проспекту Мира и в зоопарке встретил капитана Храмцова с женой. Мы были с ним в приятельских отношениях. Он знал, что я опытный рулевой, поэтому уговарил пойти с ним, — говорит Павел Порхун.

Рыболовный траулер морозильный «Тукан» был построен в 1962 году на верфи в ГДР. Назвали его в честь звезды Южного полушария. Такой вид траулеров,

спроектированных в СССР, назывался «Тропик» и предназначался для ведения океанического рыбного промысла в южных широтах. Суда были оснащены передовыми для того времени радионавигационными и гидроакустическими приборами, оборудованием для замораживания продукции, производством рыбной муки и технического жира.

Поступив в распоряжение Калининградской базы тралового флота, в сентябре 1962 года «Тукан» сделал пять рейсов. В архиве сохранились его производственные задания, свидетельствующие, что самый первый атлантический рейс был признан неудовлетворительным: «новый экипаж с планом не справился, допустил порчу тары и прочие огрехи». В будущем показатели экипажа РТМ вырастут, а после каждого рейса судно будет ставить на профилактический ремонт.

С июня 1966 года по февраль 1967 «Тукан» находился на очередном таком ремонте. Он сильно затянулся, однако после, как свидетельствуют документы, «остояние корпуса, устройств, механизмов, судовых систем, электрооборудования и радиооборудования признано хорошим».

За десять дней до завершения ремонта судно отправилось на ходовые испытания. Во время движения по морскому каналу на «Тукане» возникли небольшие неполадки, вместо малого хода почему-то включился задний. Судно развернуло, и оно легонько ткнулось в берег.

— Я в тот момент был на судне, но опыта не имел никакого, поэтому не придал проишшедшему значения. А потом старшие товарищи рассказали: это очень плохая примета, которая предупреждает: судно несчастливое, — рассказывает Валерий Ларченков.

В свой 6-й промысловый рейс РТМ «Тукан» отправился вечером 25 февраля 1967 года. Около 18 часов 27 февраля судно

взошло в пролив Скагеррак, соединяющий Балтийское и Северное моря.

Погода была неплохая, но экипаж уже готовился к предстоящему шторму: на коромысловой палубе задраили все люки и закрепили грузы. Вскоре ветер и кипевая качка заметно усилились. В 23:50 «Тукан» получил по радио прогноз погоды: ожидается шторм с юго-запада силой 10 баллов.

28 февраля около 02:30, когда «Тукан» находился в 15 милях от побережья Дании, на судне ощущали сотрясение корпуса. Некоторые члены экипажа предполагают, что это произошло из-за сильного удара волны. Ларченков ничего не слышал, он спал. Зато Порхун, который стоял у рулем, прекрасно запомнил, как это было.

— От этого удара вся машина затряслась. И еще минут пять «ды-ды-ды-ды» — движением рук Порхун пытается помочь себе передать ощущения от вибрации.

Сразу раздался сигнал вызова вахтенного штурмана: возможно, устройство сработало самопроизвольно.

— Началась авария, подняли всех, включая капитана. К нам в рубку пришел моторист, он не мог пробиться к румпельному отделению, потому что палубу затягивало волнами высотой с пятиэтажный дом! Моторист увидел воду в двух отсеках. Тогда еще не знали, по каким причинам они затоплены, — говорит Порхун.

Включили помпы, однако вода продолжала прибывать.

Около трёх часов ночи стал заметен крен на левый борт. Капитан отдал распоряжение перекачивать топливо из танков левого борта в танки правого.

Когда стало ясно, что это не помогает, капитан отдал новый приказ: откачивать топливо из одного танка за борт.

В начале пятого утра вахтенный матрос доложил, что прямо по курсу видят встречное судно — это было плававшее «Вилис Лацис». Храмцов дал команду разойтись левыми бортами. Капитану рижского судна, которому показалось, что у встречного судна есть проблемы, ни на радио, ни на светограмму никто не ответил. По другим свидетельствам, «Лацису» всё-таки сообщили, что у «Тукана» всё в порядке.

— Мы все считали, что это штатная ситуация и крен мы выправим совсем скоро. Не было и намёка на панику, — уверяет Порхун. — Когда я у штурвала стоял, капитан Храмцов подошёл, приобнял за плечо и спросил: «Странно? Ну, ничего. Зато народ в штормовых условиях обкатаем».

Спустя десять минут старпом отдал всему экипажу распоряжение надеть спасательные нагрудники и выйти на верхнюю палубу.

— Я ухож с вахты сменился и пошёл на камбуз. Плитку включил. Смотрю: чайник съезжал — крен усилился. В коридоре встретил второго механика Генку Бичковского. Спрашивая: «Чё такое?». Он мне: «Бежим! Всем велели собираться у правого борта».



Павел Порхун



Тамара Порхун



Окончание. Начало на с. 15

нели латыши, — рассказывает Ларченков. — Тут заходит помощник капитана «Лациса» и говорит: в живых только вы и больше никого.

В полном молчании моряки разошлись по каютам. Ларченков погрузился в неспокойный сон, больше похожий на забытьё. В таком же полупредовом состоянии пребывал в этот момент и Порхун, которому досталось больше всех. У него были загипсованы руки и ноги, голова в бинтах.

— Лежишь: ничего тебе не нужно, ни о ком и ни о чём не думаешь... И так нескользко дней, — вспоминает Порхун.

О случившемся Тамара Порхун, гостиная в тот момент в Евпатории у матери, узнала только 1 марта из газеты «Правда».

— Там на чётвёртой странице была маленькая заметка. А ещё мама мне тогда сказала, что на работе поймали «Голос Америки» и там тоже говорили про гибель судна. Подруга потом позвонила из Калининграда и сказала: «Тукан» утонул, Павел жив!, — вспоминает Тамара.

Женщина была на девятом месяце беременности, но она первым же рейсом прилетела в Калининград. Город был полон слухов — все что-то говорили, обсуждали, и каждый что-то знал.

— Я же в тот момент ни о чём не думала, лишь бы найти мужа, убедиться, что он живой и с ним всё в порядке, — вспоминает Тамара.

Первым делом женщина отправилась в Калининградскую базу трацевого флота.

Там её встретил работник со списками в руках.

— Живые были помечены красным круглышком, а мёртвые — чёрной галочкой. Товарищи этот пролистали список и сказали, что муж жив. А я ему говорю: «Не поверю до тех пор, пока не погрохну», — рассказывает Тамара.

Сразу по возвращении на берег Павла Порхуна из-за тяжёлого состояния оставили в госпитале Балтийска. Всех остальных тукановцев отправили на дополнительное лечение в калининградскую медсанчасть на улице Чайковского, где в настоящее время находится роддом. О похоронах погибших, которые состоялись 6 марта, им ничего не сказали, чтобы те «не сбежали на кладбище».

На следующий день после похорон Тамара Порхун стояла в отделении милиции и высыпала пропуск в Балтийск (тогда город был закрыт), чтобы навестить супруга.

— Когда я Павла увидела, он был худой, как щепка, весь перебитанный и почему-то зелёный. Наверное, из-за того, что в воде пробил больше двух часов, — говорит Тамара. — Самые первые слова, которые я от него услышала: «Уезжай домой!». Он считал, что когда родится ребёнок, то не сможет мне помочь, самого, мол, надо с ложечки кормить. Мы жили тогда в плохих условиях: маленькая квартира, туалет на улице и колодец... Договорились, что я уеду обратно в Евпаторию, но до этого ещё раз его проводила. Но в намеченный день отъезда, 8 марта, я родила сына.

17 марта Тамару и новорожденного малыша готовили к выписке. В тот же день выписали из госпитала и Павла Порхуна, но встретить жену из роддома ему не удалось. На выходе из больницы его уже жда-

ли сотрудники КГБ, которые усадили его в машину и отвезли в управление для дачи показаний.

Когда вскоре Порхун отправился в санаторий в Евпаторию, то и туда дважды к нему приезжал старший следователь генпрокуратуры. А уж по возвращении в Калининградскую область его несколько раз вызывали в областную прокуратуру побеседовать. Мужчине пришлось снова и снова рассказывать всё, что помнит.

Такая же череда бесконечных допросов ждала всех выживших из команды «Тукана». Сотрудники КГБ сопровождали их по-виду — встречали у трапа в Балтийске, довозили на своих «Волгах» после выписки из медсанчасти до дома. Все моряки дали подпись на неразглашении подробностей произошедшего.

Появились и «ложные тукановцы» — некоторые моряки, так хотели быть причастны к столь наущающей истории, что рассказывали, будто они и есть из числа выживших.

— Таких очень много было, они на «Тукане» раньше ходили. Били себя в грудь: «Я там был!». Таким в морде плевал, — возвращено заявляет Ларченков.

Все расходы на похороны взяло на себя

государство. Решением правительства семьи погибших было выделено единовременное пособие: жёнам по 200 рублей, детям по 100, родителям по 100, брату или сестре сирот и холостякам по 50 рублей.

Счастливые члены экипажа получили по 100 рублей, их жёны и дети — по 25.

Семья Порхун получила 150 рублей — чуть больше, чем средняя зарплата в СССР. Ларченков уверяет, что кому-то давали и по 200, но это зависело от имеющихся у человека связей. Помимо этого, каждому моряку выделили путёвку в санаторий.

Когда Порхун ещё лежал в больнице, к нему приходил тогдашний начальник КБТФ Василий Албанов. Он обещал выйти для своего матроса квартиру. Однако вскоре Албанова уволили, и с его уходом канули в Лету надежды семьи на новое ханье.

Так как судовые документы погибли вместе с траулером, расследование вели на основе технической документации судов этой серии и других документов, а также исследований калининградских учёных-кораблеводов. Были изучены показания членов экипажа и других специалистов.

Уже 28 февраля в район гибели РТМ «Ту-

кан» отправили комиссию. В тот же день ЦК КПСС даёт поручение Министерству рыбного хозяйства СССР и калининградскому обкому с участием прокуратуры провести расследование причин и обстоятельств трагедии.

22 марта вопрос о гибели «Тукана» был рассмотрен на бюро обкома партии. Протокол того заседания и все материалы из него сохранились в областном архиве.

В обкомовой справке говорилось: «Причиной гибели траулера «Тукан» является затопление кормовых отsekов забортной водой и потеря его плавучести. Как попала вода внутрь судна, точно установить пока нельзя. Это будет известно только при тщательном водолазном осмотре и подъёме корабля со дна моря».

Там же отмечалось, что, согласно предположениям специалистов-кораблестроителей, вода могла проникнуть через отверстия, образовавшиеся в корпусе траулера, или через незакрытые люки на корабле. Последнюю возможность специалисты считают более вероятной, ведь палуба данных типов судов расположена относительно низко над водой и даже при небольшом волнении захлестывается волнами.

В вину командного состава ставилось то, что «они, видимо, не знали об этом дефекте систем судна и до последней минуты не представляли грозящей им опасности». Также в документе фиксируется, что действия капитана на спасение судна и людей были явно недостаточными.

По словам капитана калининградского морского рыбного порта Вячеслава Морозова, поднимавшего материалы по гибели судна, Храмцов во время этого рейса был седьмой доволен странно.

— Капитан в основном находился в каюте, лишь на короткое время выходя на мостик. В ночь трагедии Храмцов, не определив причину увеличивающегося крена судна, отдал приказ откачивать топливо из танков левого борта в море и приказал второму помощнику судна вахту лично старшему. После чего ушёл в каюту, велев вызвать его на мостик, только если крен увеличится ещё на 3 градуса. Комиссия выяснила такое поведение Храмцова диверсией, — сказал Морозов.

Сам Морозов считает, что состояние Храмцова было похоже на «профессиональное выгорание».

Комиссия также констатировала, что «по заключению судебно-медицинской экспертизы, признаков алкоголя в крови ни у кого из погибших не было обнаружено».

После проведения всех следственных действий были сняты с должности начальник главный капитан базы трацевого флота, а также наблюдавшие за ремонтом морские инспекторы.

В приказах Министерства рыбного хозяйства СССР и Главного управления рыбной промышленности Западного бассейна, который есть в облархе, содержалось требование «обеспечить в возможно короткий срок подъём РТМ-7002 «Тукан» и его быстрейшее восстановление».

РТМ «Тукан», который затонул на глубине в 37–39 метров, решено было поднять со дна. Свои услуги предлагали зарубежные компании, однако решили обойтись силами советских специалистов. В 1967 году был заключён договор с отрядом Балтийского морского пароходства. По-





тратить на эти работы планировали порядка 610 тысяч рублей.

Дважды пытались приподнять кормовую часть судна, но в обоих случаях по разным причинам судно обрывалось и падало на грунт.

Следующие попытки закончились поломкой оборудования.

В 1967 году Калининградское производственное управление рыбной промышленности израсходовало на работы по подъёму «Тукина» более 2 млн рублей.

Новые работы по предварительным подсчётам обошлись бы в общую стоимость в 6 миллионов рублей. Учитывая остаточную стоимость судна в 1,4 миллиона рублей, его подъём сочили нецелесообразными и решили не продолжать.

Однако слухи о секретном грузе, который «Тукан» должен был доставить на Кубу, пополнили неспроста: о больших ящиках, которые ночью загрузили в трюм, свидетельствовали сразу несколько членов экипажа.

— Меня при этом не было, никаких контейнеров я не видел. Но вот в Гавану зачем-то мы должны были зайти, а ведь там у нас никаких промысловых интересов не было, — говорит Павел Порхун. — И ещё меня смущает такой активный интерес кабинетчиков к тому, что там произошло. А самое интересное, что «Тукан» передумали поднимать со дна сразу же, как достали из воды сейф с документами».

— Жил я в Ладушкине и как-то, опоздав на последний поезд, остался ночевать на судне. Выглянул ночью в иллюминатор, а там кран гружут ящики. Видеть это могли немногие: вахтенные да случайные свидетели вроде меня, — утверждает Ларченков. — Сколько ящиков было, не помню, но они были довольно большие — как раз боеголовка туда вместятся. Тогда на Кубе наши ракеты «земля — воздух» стояли. Я так предполагаю, что мы что-то везли. Именно с этим связано то, что мы шли на Кубу. Не из-за гвоздей же мы такой крюк перед промыслом делали! Да и всё поведение капитана Храмцова в ночь трагедии говорит о том, что он до последнего не хотел отгласки.

По словам Ларченкова, в 1969 году, когда он уже служил в армии, его вызвали к командиру, где встретился с ним ждал человека в штатском — сотрудник КГБ.

— Вы присутствовали при загрузке судна, поэтому с этого момента вам ещё на 30 лет продлеваем подпись о неразглашении, — пересказал слова гостя Ларченков.

Официального подтверждения показания про секретный груз так и не нашли. Согласно докладной записке старшего капитана портнадзора, при досмотре «Тукина» непосредственно перед выходом в рейс никаких грузов на палубе не было.

Не нашлись контейнеры и после кораблекрушения. По свидетельству командира военных водолазов, первыми осматривавших затонувший траулер, они не обнаружили никаких грузов на борту «Тукина» и на грунте возле судна.

Водолазы также опровергли и версию о столкновении «Тукина» с чем-то, доложив об отсутствии пробоин в корпусе траулера.

С 1962 по 1966 год в Штральзунде было построено 86 таких траулеров. Подавляющее большинство судов этого типа были списаны в 1980-х годах.



В январе 1966 года РТМ «Абрамцево», следя из порта Калининград на промысел в район банки Джорджес, попал в девятибалльный шторм. Получил небольшую пробоину. У судна, как и у «Тукина», сорвало крышу спила (спил — наклонная пластика в корме траулера для постановки или выборки трала) и начало затапливаться. Были запущены дополнительные мотопомпы. К утру течь устранили, и траулер отправился на экстренный ремонт в канадский порт Галифакс.

В то же время и в том же районе терпел бедствие РТМ «Зарайск». Волны были вырваны из нижнего крепления фальшильса вместе с куском наружной обшивки. Экипаж «Зарайска» вовремя забил контрольные отверстия между отсеками аварийными проблемами, и поступление воды прекратилось. Судно было спасено.

РТМ «Залесец» затонул в результате столкновения в июне 1975 года.

В 1978 году крышка спила сорвалась у судна «Фламинго». Тогда усилиями команды крышки удалось вернуть на место, а плавающую в цехе воду — откачать.

«Картиги» в декабре 1991 года во время шторма был выброшен на западное побережье Великобритании. Погибли четыре моряка.

Интересно, что история со срывом крышки спила вообще довольно типична для судов проекта «Тропик».

Но дыма без огня не бывает. Может быть, капитан не имел права просить помощи и рассекречивать груз, может, имело место и столкновение с подводной лодкой. А, может быть, трагическую роль в гибели экипажа «Тукина» сыграл пресловутый человеческий фактор. Когда-нибудь гриф секретности с этой трагедии снимут, и мы все узнаем, но, наверное, не при нашей жизни.

А пока остается только рассказывать о трагедии и поминать погибших моряков.

