

на старшего диспетчера или более высокое по рангу руководство, часто присутствующее на планёрках. Здесь знакомят с планом на предстоящую смену. Нельзя пропустить ни одного распоряжения или приказа, касающегося непосредственно работы на конкретном участке, будь то прицепка или отцепка важных вагонов от составов, пропуск поездов повышенной длины или с негабаритными грузами. Тем более лето, а это и дополнительные пассажирские поезда, опаздывающие в том числе. В общем, работа непростая...



*Надежда Петровна Разумовская на рабочем месте*

В конце планёрки, чтобы как-то разрядить слишком серьёзную обстановку, руководитель говорит привычную фразу: «Ну, в общем, понятно: чётные поезда в чётную сторону, нечётные – в нечётную». Имеется в виду из Москвы и в противоположную сторону. Мы встаём со стульев, улыбаемся, реагируя на шутку, и расходимся по своим рабочим местам принимать смену. Дальше всё, как по накатанной колее: циркулярный приказ дежурным по станциям, оформление самых разных приказов и распоряжений в соответствующие журналы, перевод стрелок и открытие входных, выходных маршрутных светофоров с пульта управления, ведение графика исполненного движения поездов разноцветными карандашами, переговоры с машинистами поездов. Всего не перечислишь... В семь часов утра надо отчитаться за проделанную работу перед начальником отделения дороги и его замами, но до этого далеко. Сейчас о главном...

На круглых часах, закреплённых на стене над большим и длинным табло, установленным на полу, с изображением схем станций, перегонов от Ульяновска до Инзы, стрелки показали 21 час 45 минут. Световые ячейки в виде пунктиров, контрольные лампочки занятости путей и показания светофоров то загорались разными огоньками, то гасли по мере следования поездов. В помещение буквально влетел дежурный по отделению, руководивший работой смены. Окинув молниеносным взглядом табло и графики исполненного движения поездов, оценив обстановку на совмещённых участках, дал ука-

зание немедленно «бросить» поезда, не имеющие скоропортящихся и важных грузов на станциях, другие развернуть назад в Инзу по согласованию с диспетчером соседнего Рузаевского отделения.

Особого значения этому мы сначала не придали. Мало ли что и где случилось. Редкость, когда ничего не происходит, ну а строгое, серьёзное лицо у руководителя – оно всегда такое. Работа обязывает. И всё-таки повышенная тревожность в его глазах не могла остаться незамеченной. Удивило и то, что Инза не запрашивает разрешения на отправку поездов. Ульяновск, наоборот, отправляет поезда один за другим. Непривычная жуткая тишина повисла в помещении. Вскоре сам начальник отделения дороги пожаловал с обходом по всем кругам (кабинетам), где осуществлялось управление движением поездов. Его мрачный вид и неурочное время проверки вместе с заместителями почти всех служб – всё это заставило задуматься о серьёзности случившегося...

Оказалось, несколько минут назад произошло непоправимое: трагедия с теплоходом «Александр Суворов» под волжским мостом. Крупнейшая катастрофа на советском речном флоте. Самое страшное крушение на Волге. До сих пор в голове не укладывается – как такое возможно? При современных световых сигнальных огнях, в достаточно светлое время суток, исключительной видимости всего моста (за 2200 метров до него) теплоход был направлен под мостовой пролёт, не соответствующий габариту судна. Охранник на мосту пытался выстрелом в воздух обратить внимание тех, кто был у штурвала в рубке, на неправильность действия рулевого: шестой пролёт явно принят за третий. Диспетчер речного порта запустил предупредительные ракеты, но теплоход упорно продолжал плыть к своему концу со скоростью 26 км в час. Всё тщетно...

На теплоходе, построенном в Чехословакии в 1976 году, относительно новом (шестилетний возраст) играла громко музыка, как на известном «Титанике». На четвёртой, верхней палубе, специально сконструированной и надстроенной уже в советском Измаиле, проходил вечер юмора. Почти все отдыхающие, среди которых много шахтёров-передовиков, были там. Некоторые любовались панорамой нашего города. Кто-то смотрел фильм «Возвращение святого Луки», а по другим слухам – «Пираты XX века». Роскошный лайнер с богатой отделкой имел и танцзал, и библиотеку, и два ресторана с прекрасной кухней, и даже солярий. Пользовался большим успехом среди туристов из Ростова-на-Дону.

А тут, как на грех, в то же самое время грузовой поезд последовал по мосту, стуча колёсами. Какие тут звуки выстрелов и сигнальных ракет! Предупреждающие сигналы утонули, увязли в этом гибельном шуме...

Позже я узнала, что машинистом поезда оказался один из многих моих друзей по общежитию – Иван Щипцов, замечательный, скромный и умный парень. Матросская тельняшка очень подходила к его славянской внешности со светло-русыми волнистыми волосами. Мы ласково называли его Ванечка. Буквально накануне пред этой злосчаст-