

лых пациентов. Не так-то просто было очистить раны от загрязнений, да и операции были сложные. Многие из тех, кому предназначено было жить, навсегда остались инвалидами.

На другой же день прибыла из Москвы образованная государственная правительственная комиссия с зампредом Совмина СССР Гейдаром Алиевым.

Много вопросов было к выжившим свидетелям рокового круиза, а также случайным очевидцам. Например, два рыбака с известными фамилиями видели, как за полчаса до диверсии (первое определение трагедии) к кораблю подплыла небольшая лодка и кто-то поднялся наверх. Через некоторое время она отплыла обратно на Заволжский берег.

Большинство вопросов оставались открытыми долгое время до выяснения непростых обстоятельств, вызывающих сомнения, а на некоторые вопросы вообще не находились ответы. Например, почему рулевой (молодой, якобы неопытный, всего лишь третья навигация) и вахтенный штурман повели корабль в несудоходный шестой пролёт, приняв его за третий, который ближе к горе, и это логично, ведь там глубже? Почему скорость оказалась максимальной за 15 минут до столкновения? Почему не отвечали на радиовывозы, словно внезапно ослепли и оглохли. Никак не отреагировали на предпринимаемые сигналы со стороны речных служб и не попытались предотвратить катастрофу хотя бы в последнюю минуту, словно уснули или умерли... Но ведь незадолго до аварии рулевой ответил: «Совсем плохо...», когда не видел знаков уровня воды, посчитав их смытыми. Чем занимался в это время штурман? И относительно автоуправления непонятно: то ли отключили, то ли оно вывело к шестому пролёту? Мистика окутала эту ужасную, трагическую историю...

А капитан? Если он слышал, как опустили радиомачту, разве мог не услышать шум драки за стеной и выстрелы (из показаний допрошенных)? Явно не всё сказано. Как показало следствие, после поднятия рубки со дна Волги (примерно через две недели) обнаружили дверь абсолютно целой, но закрытой снаружи. Тела штурмана и рулевого Андрея Уварова 1963 года рождения хорошо сохранились, но Андрей был сильно искалечен: пробита голова, всё лицо разбито и выбит зуб, тело в синяках с ножевым ранением, со следами сопротивления. Алкоголь не обнаружен. Непонятно, каким образом капитан Клеймёнов оказался в воде.

Нарушений чрезвычайно много. Со слов свидетелей, в капитанскую рубку заглядывали и любопытные туристы, и пьяные... К тому же в этот воскресный вечер справлялся день рождения уважаемого работника ресторана. Кто-то сказал, что была пьянка, но экспертиза опровергла эти слухи. Напротив, было сказано много положительных слов в защиту капитана, который читал книгу перед вступлением на смену, хорошие отзывы были обо всём экипаже.

Во время допросов царила нервная обстановка... Многочисленные факты свидетельствовали о диверсии, но следователи упорно искали виноватых. Даже на железнодорожников пытались свалить часть вины, сославшись на отсутствие сиг-



*Волжский мост. 2008*

нальных огней на мосту, в чём не было необходимости. Ведь ещё было светлое время суток!

Истинная причина гибели этого белоснежного гиганта и предположительно 400 человек до сих пор не известна. Кто-то ссылался на перегруз. Много было неучтённых туристов – родственников членов экипажа, obsługi, массовиков-затейников. А самая главная улика – бортовой журнал регистрации пассажиров – исчез, канул в Волгу. По подсчётам, на корабле было 439 человек. Из них 333 пассажира, 90 – экипаж, 35 – обслуга и неучтённые. Первоначально озвучили количество погибших – 176 человек, позже пришли к выводу – 400.

Фотографии случившейся трагедии попали в европрессу уже на следующий день. Стало известно, что двое суток два спутника вели наблюдение за мостом.

Позже, когда рассекретят эту ужасную трагедию, будет написано и снято немало фильмов с холодящими душу названиями: «Корабль-убийца», «Габариты смерти», «Роковой круиз», «Теплоход по имени смерть», «Кровавый пикник на теплоходе «Александр Суворов» и пр.

В тот беспокойный период времени, с 1983 по 1991 годы, в СССР произошла целая серия масштабных железнодорожных катастроф (свыше 40), унесших тысячи жизней. Сегодня с высоты прошедших нескольких десятков лет и с учётом последних событий не приходится сомневаться в том, что трагедия не была случайной. А ведь многие были склонны поверить этому сразу, только не говорили вслух.

В ту пору озадачивали и природные катастрофы. В самом конце 1970-х годов образовался страшный береговой оползень около моста. Глубина, объём провала – чудовищные. Со слов работников ремонтно-восстановительных работ – с девятиэтажный дом. Движение поездов было остановлено и развёрнуто в обход моста сроком на две недели. Огромное количество составов со щебнем, песком, гравием и другими сыпучими грузами круглосуточно выгружали, заполняли, утрамбовывали это невероятно огромное пространство... Тогда, к счастью, обошлось без жертв, в отличие от гибели теплохода, после которого весь город погрузился в необъяснимый траур. Отлично помню, как жители переживали это безутешное горе. Очень долго потом на