

Сергей КИРИЛЛОВ

ЭШЕЛОНЫ НА ЧЕРНОБЫЛЬ

Быль

Вообще-то, принимая предложение пойти работать на железнодорожную станцию, Валерка точно знал только одно: чем отличается колесо от рельса, по которому это колесо должно кататься. Знал, что колесо должно быть круглым, а рельс длинным. Больше он не знал ничего, а потому ознакомление с новым рабочим местом стало для него сплошным открытием.

Приняли его сначала стрелочником — вакансия помощника составителя поездов ещё, говорят, не освободилась — но знакомство с работой железнодорожника Валерке пришлось начинать с башмачника. Никогда ниоткуда до этого не слышал он, что есть среди железнодорожников такая профессия и — на, тебе, есть, оказывается. И сущность её — ловить вагоны, которые катятся по рельсам путей в сортировочном парке при их роспуске с сортировочной горки. Ловить с помощью тормозных башмаков, которые надо подсовывать под колёса этих самых вагонов и тормозить их тем самым, покуда они не остановятся. И страшно вроде как с непривычки-то — ну-кося, под катящийся вагон да какую-то железяку надо подсунуть! — а на деле оказалось примитивно просто: поддел башмак на вилку с длинной ручкой, положил его на рельс перед катящимся вагонным колесом — и вся недолга. Зато условия-то для работы какие! «Отдельный дом» — то бишь будка башмачника — а в «доме-е-е»... и столик там, и стульчиков пара, и лежачок вдоль стенки, и телефон, и даже печка с плитой. Затопляй её и вари на плитке этой хоть чай, хоть щи из свежей капусты, хоть вообще что хочешь. А можешь и не варить, коль не умеешь или не желаешь. Сунь электрочайник в розетку, вскипяти его, попей горяченького, если это тебя устроит, и жди конца смены. А можешь и вообще ничего не греть и не варить, коль двенадцатичасовую смену вытерпеть без еды сможешь. Поймал десяток-другой вагончиков и сиди себе в будочке да размышляй о жизни. Надо будет ещё поймать, тебе позвонят, предупредят, по каким путям вагоны пойдут, изловишь их и опять спи-отдыхай. Только если «разборка» полносоставная на станцию прибудет, так тогда надо с полчаса делом позаниматься, от силы — час. Но таких «разборок» редко когда две за смену приходило, а то ведь и ни одной, а лишь пара-тройка «коротышей» десятка по полтора вагонов. Сколько времени надо потратить, чтоб все их поймать? Пять минут? Не намного и побольше, в крайнем случае. И опять глаза в потолок, лёжа на топчане. Или в книгу да газету, сидя за столом. И так каждую смену. Лафа, а не работа. И деньги платят чуть ли не в два раза больше, чем в училище. Скучно только очень, если в будке двенадцать часов сидеть, как одинокий перст, и ничего не делать. Недаром некоторые любители вместо горяченького из чайника «горяченькое» из поллитровочки употребляли — были случаи. Хоть и редко, но бывало и такое «ЧП», за что виновник мгновенно выставлялся за ворота безо всяких поблажек. Наверное, для того, чтоб другим неповадно было. Вот Валерке и пришлось исполнять обязанности как раз в тот момент, когда одного такого любителя на месте застукали. Уволили, конечно, сразу же, и оставшиеся башмачники пошли в три смены. А это значит без выходных. Вот Валерку и поставили на подхват, чтоб хоть малость ситуацию разрядить, пока штатное пополнение не появилось.

Недели две так прошло, Валерка за это время хоть какие-то азы изучил в новом деле, но особого интереса оно, конечно же, не вызывало. Зарплата, однако, устраивала,

движение ожидалось, и Валерка терпел.

Где-то в середине сентября приняли на станцию нового башмачника, и Валерка пошёл по назначению. И сразу всё изменилось. Чего, казалось бы, особенного — рядовой стрелочник — но даже такая перемена в деле всё перевернула. Потому что живая она была — работа стрелочником. Пусть и простая с виду, но вся в движении, особенно когда манёвры начинались. А потому и интерес к ней появился.

Ещё больше интерес этот усилился, когда через месяц — уж в октябре — перевели Валерку на обещанную должность и прикрепили в ученики к самому опытному составителю поездов станции. Вот уж тут-то точно всё было в непрерывном движении. Даже когда на подножку вагона вскочишь и едешь на ней по станции, хоть и сам при этом не двигаясь — вагон-то движется. За движением его надо следить, чтобы правил движения этого не нарушить. А они ох как заковыристы Валерке показались — эти самые правила поначалу. Потом-то — уж когда он их усвоил — просты они, как две копейки одной бумажкой, для него стали, а поначалу... Ведь только про отличие колеса от рельса и знал новый помощник составителя поездов, когда за работу свою новую принимался. Но хватило лишь одной зимы — да и не полной же — чтобы новый железнодорожник усвоил всё, что от него требовалось. И дисциплинированность при этом образцовую показал — ни малейших нарушений за минувшее время. И уже весной наступившего нового года перевели Валерку в составители поездов. То ли «телека» наслушалось начальство железнодорожное, где чуть ли не каждый день всё про какое-то «ускорение» загалдычили, то ли ещё чего было тому причиной, но ведь не один же он был на всей станции — помощник составителя поездов. Их же ещё четверо было, и все они стаж работы в должности больше Валеркиного имели. А один так и намного больше. А перевели Власова. Вот тебе и ускорение да перестройка!

И открылось для Валерки после этого перевода ещё столько «америк», что и не подумаешь. Поехал он однажды на ветку завода ЖБИ забирать порожний цементовоз, а к тепловозу целая куча мужиков бежит и руками машет: стой, дескать, дело есть! Оказывается, поставили им на мясокомбинат, на той же ветке расположенный, вагон под погрузку колбасы ещё ночью, но поставили неудачно, и они теперь все измучились, вагон этот загружая. Вот и набежали целой кучей да и к машинисту: подсоби, дескать, подтолкни вагон на несколько метров, чтобы нам грузить его было удобнее. Ведь рядышком стоит-то он, на той же самой ветке, тебе же это, мол, раз плюнуть.

«А колбасы дашь?» — недолго думая, отозвался вопросом машинист.

«Да сколько хощь!» — был ему ответ.

«Ну, тогда поехали...»

Пока суть да дело, пока Валерка — а кто больше, ежели не он? составитель-то он! командир-то над всем процессом передвижения вагонов он! — вагон передвигал на новое место, выполняя заявку грузчиков, выбежал один из них из ворот завода, а в руках... а в руках целая охапка колбасы! Как охапка дров, которую для печки в деревне зимой Валерка таскал. Подбежал, ни слова не говоря, к тепловозу, размахнулся что есть силы и... и всю эту колбасную охапку в раскрытую тепловозную дверь и вальнул, как дрова.

«Хватит?» — спросил машиниста.

«Хватит!» — во весь рот довольно улыбнулся тот.

Валерка и ошалел. Чтобы колбасу да вот так вот в тепловоз небрежно кинуть, как охапку дров?!.. Ведь это же колбаса! Ведь её же нет в магазинах.

«Чево стоишь?» — заметив Валеркино ошеломление, спросил грузчик.

«Но ведь это же колбаса...» — только и смог вымолвить потрясённый Валерка.

«А-а-а! — махнул рукой грузчик. — Немного и убыло. Подумаешь, килограмм-другой до Москвы не довезут — не усохнут!»

А Валерка и знать не знал, что в их городе колбасу для Москвы производят.

В другой раз поехал он уж в конце ночной смены зерновозы из-под выгрузки на местном мукомольном заводе забирать. Схитрило заводское руководство; выгрузку ещё не закончило, но, чтоб простой вагонов сократить, доложило диспетчеру, что выгрузка завершена. Всё равно, дескать, около семи часов утра уж никто за «порожняком» не поедет — пересменка вот-вот. А мы, дескать, тем временем вагоны и доразгрузим. И превышение норматива простоя не будет, и платить за него не надо. А Валерка поехал! Не занят он был ничем в то время, диспетчер дал команду, Валерка и поехал. До места добрался, а там... а там у последнего из шести вагонов только-только люки раскрыли, и зерном, из них высыпавшимся, полная разгрузочная яма наполнилась. И каким зерном! Валерке поначалу даже показалось, что это какой-то неведомый подсолнечник, в бане помытый и от шелухи очищенный, а не рядовая пшеничка. Зёрна её были так велики, так безукоризненно чисты, что ничего иного просто и в голову не приходило.

«Что это?» — округлив глаза от удивления, спросил он мастера смены,

руководившего разгрузкой.

«А это вот и есть то самое фуражное зерно, про которое вчера сопровождающий Горбачёва чиновник народу на его вопрос ответил, — пояснила мастер. — Видал, небось, по телеку?»

Валерка видал. Он вообще старался теперь как можно чаще смотреть телевизор, после того как начались все эти разговоры про «ускорение» и «перестройку». Чтобы про что-то новое услышать, мимо ушей не пропустив. Может, даже про «ускорение перестройки» родной деревни, дабы возродить её к жизни и воздать отечеству за это возрождение плодами земли малой родины. Ведь не хватает же, знать, плодов-то этих, коль в магазинах ничего нет. Даже обыкновенной муки нет, не говоря уж о мясе. А между тем, сколько зерна на необработанных полях его родной деревни под снег ушло минувшей осенью только на одном угоре! Сотни ведь центнеров, а может, и тысячи... Ведь ещё в начале века дедушка Гриша собирал на своих полях стопудовые урожаи пшеницы с каждой десятины. Никто сравниться с ним не мог, а он собирал. Оттого и поднялся в жизни столь высоко. А теперь-то что мешает такому же подъёму? Ведь все же ждут не дожурдса начала такого подъёма. Изнылось же уж всё нутро крестьянское от такого ожидания. Ведь незрело же это возрождение и перезрело даже, если разобраться. А тут показали, как новый глава государства к народу вышел, а народ ему вопрос: как это, дескать, такое возможно, чтобы СССР с его-то величиной пахотных земель да покупал зерно в Америке, чтоб прокормить страну?

«Что вы! Что вы! — замаха руками на толпу любопытных рядом расположенный клерк. — Это фуражное зерно, которое мы закупаем за границей на корм скоту — ведь он же тоже кушать хочет».

Убедительно прозвучало. Громко. Энергично. Как будто покупать даже фуражное зерно для корма скоту за пределами СССР — не есть государственный позор. И даже не подумаешь при этом, что ведь и фуражное-то зерно тоже на земле растёт. Почему же на американской, а не на советской? Но победил клерк своей энергичностью, и вопрос был снят. И — нате вам! Совсем не на корм скоту, оказывается, а на мукомольный завод разгружаются очередные три с половиной тысячи тонн зерна из вновь прибывшего на станцию эшелона. И таких эшелонов бывает не по одному в неделю, после того как очередной корабль с зерном Атлантику пересечёт. Это сколько же скота можно прокормить зерном этим, коль оно фуражное? И зачем же его на муку-то перемалывать да потом на ту же Москву отправлять? Там, что ли, скот новоявленный живёт? Тут-то, в городских магазинах, ведь муки ни щепотки! Валерка, конечно, воспользовался моментом, услышав удивительное сообщение, и молвил:

«Вот бы мне такой мучки хоть с мешочек!.. Уж так моя дочка младшая блинчики печь любит, а муки-то в магазинах нету».

«Ну, тут уж мы вам помочь бессильны, — развела руками мастер. — Москва всё подчистую забирает, а в мешочке всё-таки под шийсят кило».

«Да что вы! — воскликнул Валерка. — Маленький ведь мешочек-то. Полиэтиленовый».

«Хо! — воскликнула мастер. — Эдакий мешочек мы и как производственные издержки спишем. Так что...» — и красноречивое движение головой в заключение.

Пригнал Валерка в следующую ночь новую партию вагонов под разгрузку, а в углу «весовой»... вождельный мешочек!

«Вот, возьми, коль твоя дочь так блинчики печь любит, — улыбаясь, показала рукой на упаковочку мастер. — Там ей надолго хватит, ведь уж всяко килограмма два там будет».

Валерка и взял. «Вот вам и фуражный корм!» — только и пролетело в его голове...

Не думал Валерка, устраиваясь работать на железной дороге, что его «засосёт». Что так же дорога и интересна покажется ему там работа, как и в любимом училище. А показалась! И даже не заметил он, работая уж чуть ли не с год составителем поездов, как увлёкся новой работой. Как стал выискивать в ней какие-то новые решения будничных, казалось, задач. Чего, казалось бы, можно нового найти в простейших действиях по расформированию «разборок», а находил. И дивно стало станционному начальству, как это Власову удаётся за одно и то же время, что и остальным составителям, выполнять большой объём работы. И при этом выполнять, не допуская никаких нарушений техники безопасности. И произошла в железнодорожной жизни Валерки ещё одна перемена: в начале следующего года — ещё и зима не закончилась — вызвало начальство Валерку к себе в кабинет да и объявило, что имеет оно намерение перевести составителя поездов Власова в маневровые диспетчеры. А по совместительству, значит, и в неофициальные начальники смены. Институт, дескать, заявку на пополнение не выполнил, и образовалась вакансия. И что тут делать? Давайте, дескать, попробуем, ответил на это предложение Валерка. Ну и шагнул ещё на одну ступеньку вверх по карьерной лестнице.

В принципе, всё в работе новой было близко и знакомо. Новым было лишь её планирование. Планирование организации движения по станции. Организации такой, чтобы и сделать всё, что необходимо, и сделать при этом рационально, с меньшими затратами. Вот именно на это Валерка и стал обращать самое главное внимание при стажировке под рукой у опытного диспетчера. И сразу обнаружил, что не всё тот организует с умом. Ну, зачем, к примеру, гнать маневровый тепловоз за порожним вагоном в дальний угол станции, если в данный момент этот вагон на станции не нужен, а через часок в том же маневровом районе ожидается окончание выгрузки ещё одного вагона? Пусть уж лучше тепловоз постоит да горючку поэкономит, а потом за один раз оба вагона и уберёт. Как-никак не ближний свет — дальний-то угол. Километра два до него будет, а может, и побольше. И остановились непрерывные манёвры по станции, как только Валерка приступил к самостоятельной работе. То дак чуть ли не весь день ползал маневровый тепловоз по путям безостановочно, а тут встанет у будки стрелочников и стоит. И никаких ухудшений показателей! Ни в простое вагонов, ни в скорости их подачи под выгрузку, а вот расход горючего у тепловозов сразу уменьшился. Ведь доходило и до того, что двигатели они глушили, коль работы близкой не ожидалось. Позвонит машинист в диспетчерскую, узнает обстановку — и заглушит двигатель, если простой не меньше часа ожидается. Но, пожалуй, главное своё достижение в этом направлении — в направлении рациональной организации движения и вообще всей работы — Валерке удалось совершить уже летом.

А было это лето «восемьдесят шестого». Того самого рокового «восемьдесят шестого», когда в апреле рванул Чернобыль. Валерка как раз только-только приступил к самостоятельной работе, когда прозвучало по всем каналам горькое известие. А через пару месяцев и приключение...

Появился однажды утречком Валерка на территории станции, следуя на дневную смену, а вокруг... вокруг станции на городских улицах тучи «Камазов»-самосвалов, а на станции видимо-невидимо порожних платформ. Аж все тупики забиты. Зашёл он в диспетчерскую, а навстречу ему здоровенный мужик с погонами майора на плечах.

«Вот вам и Валерий Ерофеевич на смену прибыл, — представила Валерку майору сдающая смену диспетчер. — Все вопросы к нему».

«Майор Ковпак», — назвал себя мужик и протянул руку Власову.

«Ничего себе, — обмениваясь рукопожатием, подумал Валерка, — прямо аж сам Ковпак пожаловал».

«Ну, вы тут решайте, что и как лучше сделать, а я пошла домой», — заявила диспетчер и толкнула дверь на выход.

«Мне поставлена задача до конца дня подготовить к отправке три эшелона с техникой, — начал освещать ситуацию майор. — Техника вся уже сосредоточена на прилегающих улицах города, порожние платформы за истекшую ночь тоже доставлены на станцию».

До Валерки начало доходить, что кроется за этим самым «доставлены на станцию». Они-то доставлены, но доставлены не для того, чтоб их отправить куда-то дальше, как это делалось с большинством транзитных составов. А если не отправлять, то куда принимать другие поезда? Ведь пути-то заняты. И при этом три из шести... Значит, пути надо как-то освободить, платформы эти куда-то девать, чтобы обеспечить непрерывность движения поездов через станцию. Куда? Ведь платформ этих аж полторы сотни! И понял тогда Валерка, отчего это все станционные тупики — да ведь и часть путей — до предела забиты порожними платформами, а по станции, что называется, ни пройти, ни проехать.

Но майор-то, майор-то каков! «Мне поставлена задача...» Как будто диспетчер тут он, а не Власов. Как будто это он сейчас будет «подготавливать к отправке».

«Давайте-ка мы с вами, товарищ майор, сядем рядком да поговорим ладком о вашей задаче. Начинайте всё с начала и по порядку».

«Мне поставлена задача подготовить к отправке...»

«Это я уже слышал. Вы поконкретнее: что за техника, что за эшелоны, куда отправлять».

«Отправлять в Чернобыль. Генеральный штаб принял решение заменить в Чернобыле всех военнослужащих срочной службы на военнообязанных старше сорока лет и имеющих не менее двух детей. И заменить в кратчайшие сроки».

Ну, вот всё и прояснилось. Оказывается, надо заменить в опасной для жизни зоне восемнадцатилетних юнцов на их сорокалетних отцов. Заменить, чтоб дать юнцам шанс... Дальше уже можно было бы и ничего не говорить — всё стало понятно без слов. И главное — стала понятна срочность выполнения задачи. Но как? Как это сделать?

«Ваша задача мне понятна, но, к сожалению, она невыполнима».

«Как это?!» — вытаращил удивлённые глаза майор.

«А так это! Технические возможности станции не позволяют сделать названное

вами за всего лишь одну смену».

«Но ведь наверху же приняли решение, — не сдавался Ковпак, — его надо выполнять!»

«Приняли да не подумали. А чтоб вам была понятна суть проблемы, поясню: ёмкость погрузочной рампы пятнадцать платформ. Согласно станционной документации, которую все обязаны исполнять неукоснительно, на загрузку, приёмку и оформление одной партии платформ отводится два часа пятнадцать минут. На загрузку 150-ти платформ необходимо сделать десять перестановок по 15 платформ в каждой. А это значит, что на всю операцию по погрузке уйдёт 22 с половиной часа. И это если всё пройдёт гладко. Смена продолжается двенадцать часов, но маневровые тепловозы, которым нужно время на пересменку, работают минимум на тридцать минут меньше. За это время я могу обеспечить вам пять подач. От силы шесть подач по пятнадцать платформ в каждой. Сколько это будет? Это будет девяносто платформ. Девяносто из полутора сотен. Остальные у меня даже сдвинуть с места не будет времени, — Валерка выразительно глянул на собеседника и продолжил: — Далее. На станции всего шесть приёмо-отправочных путей: четыре в товарном парке и два в пассажирском. Есть, правда, ещё пять сортировочных путей в товарном и два для приёма пассажирских поездов в пассажирском, но эти два вообще запрещено занимать хоть чем-нибудь, а если занять сортировочные, то работа станции будет парализована. Точно так же она будет парализована и в том случае, если начать формировать составы по мере погрузки платформ — поезда некуда будет принимать. А ведь их проходит через станцию с остановкой на замену локомотивов как минимум десяток в смену. И они — даже транзитные — стоят, ожидая тепловозов и дальнейшей отправки, минимум по два часа. А для формирования готовых составов, которые вы, согласно приказа, должны подготовить к отправке, необходимо три полновесных пути. А они всю смену заняты проходящими поездами. И куда девать загруженные платформы? Ведь их аж сто пятьдесят! А станция же не резиновая. А ведь надо ещё и обеспечить погрузочно-разгрузочные работы других клиентов. И вот как в такой ситуации обеспечить погрузку и подготовку к отправке такого количества вагонов? Вот потому-то я и говорю, что задание, поставленное вам, невыполнимо».

«Меня разжалуют, — упавшим голосом произнёс майор. — Мне так и сказали по телефону прямо из Генштаба, что за выполнение задания я отвечаю головой и в случае его невыполнения буду немедленно разжалован. Я каждый час должен докладывать о ходе выполнения задания прямо в Москву — вы понимаете, какой серьёзности задача поставлена?»

«Понимаю. Но и вы должны понять, что выше головы не прыгнешь. По условиям нашей станции, только на погрузку вагонов уйдут сутки. Тем более в создавшейся обстановке, когда всё вокруг забито порожняком и возможности для манёвра сильно ограничены. Ещё какое-то время уйдёт на формирование составов, ведь движение поездов по станции не может быть прекращено. В итоге поставленная вам задача может быть выполнена лишь к середине завтрашнего дня. И то лишь в том случае, если всё пойдёт гладко».

«Но что же нам делать в таком случае?» — совсем уж опустил руки окончательно расстроенный майор.

А и действительно: что делать? Мужчины впились друг в друга пристальными взглядами. Оба понимали: задачу надо выполнять. Теоретически она невыполнима, а вот практически... Валерка задумался: «А если перестановку платформ делать сразу же, как только самосвалы заедут на них? — пришло в его голову единственно возможное решение проблемы. — Поставить «Камазы» на тормоз, перегнать куда-нибудь загруженные платформы, на освободившееся место сразу поставить порожняк, и пусть водители машин на загруженных платформах продолжают крепёж машин где-нибудь в стороне. А товарная контора пускай в это время занимается оформлением перевозочных документов».

Идея была здравая... Но выполнение ее вступало в противоречие с правилами техники безопасности, которые написаны кровью и один из пунктов которых гласил, что передвижение загруженных платформ по территории станции возможно только после окончания крепежа груза на них.

Но никаких иных вариантов выполнения задания просто не было, и Валерка начал считать: «На перестановку группы гружёных платформ с незакреплёнными грузовиками в какой-нибудь тупик уйдёт не меньше пятнадцати минут, — завертелись цифры в его голове. — Тем более, убирать неизвестно куда и убирать на черепашьей скорости. Ещё сколько-то времени уйдёт на подготовку к подаче новой партии, её установку под рампу, в итоге... в итоге на всю перестановку надо час времени, в лучшем случае. Всего надо сделать десять перестановок. На десять перестановок десять часов. Если начать в девять — а раньше начать невозможно даже в теории, ведь

тепловоз-то маневровый раньше, чем в «восемь двадцать», на станции не появится, — то все перестановки могут завершиться только к девятнадцати часам. А когда же грузить последнюю партию? Когда её оформлять документально? И, уж тем более, когда формировать составы? Ведь смена-то закончится...»

И выходило из этих тяжких раздумий Власова, что даже такой вариант развития событий не ведёт к выполнению задания Москвы. И это ещё без учёта факта приёма поездов, которых за смену прибывает на станцию как минимум десяток, включая пассажирские. И во время их приёма как минимум на пятнадцать минут всякий раз отключаются от маневровой работы все стрелочники, которые готовят маршрут приёма, обеспечивают безопасность прибытия поездов, и вообще в это время прекращается всякая маневровая работа в центральной горловине станции. А это значит, что ещё как минимум два часа надо выкидывать из срока исполнения задания. Тупик! Но тупик, из которого надо найти выход.

«Сделаем так, товарищ майор. Я пойду на нарушение инструкций по технике безопасности. Но на нарушение с умом. В каждой инструкции по безопасности есть страховочный задел для этой самой безопасности. Вот мы этим заделом и воспользуемся. И заключаться он будет в передвижении по путям груженных платформ с не закреплёнными на них грузовиками. Вы меня поняли? — Ковпак молча кивнул головой. — Двигать вагоны мы будем с максимальной предосторожностью, не более скорости пешехода, но всё равно вы должны предупредить водителей, чтобы они после загрузки, во-первых, поставили свои машины на тормоза и «на скорость», а во-вторых, на момент передвижения они должны находиться не на платформах, а в кабинах, чтобы, в случае чего, принять меры к торможению машины. А впрочем, я сам это сделаю; вам надо лишь собрать хотя бы часть их, а в дальнейшем проследить за выполнением этого требования. Далее: вы должны сказать водителям, чтобы они приготовили крепёжную проволоку ещё до погрузки их машин на платформы. Пусть они отрубят нужное количество проволоки из запаса на рампе и загрузят её в кузова своих машин, чтобы она была у них под рукой. Следующее: все водители должны уделить повышенное внимание своей безопасности не только в момент передвижения гружёных платформ по станции, но и в момент закрепления грузовиков на платформах. Хотя оно и будет производиться в разгрузочно-погрузочных тупиках, а не на путях движения поездов, но, как говорится, «бережёного и Бог бережёт». И последнее: дайте команду приготовить платформы к погрузке, не дожидаясь их подачи под рампу».

«Что это значит?»

«Это значит, что на всех платформах должны быть открыты борта. Прямо сейчас дайте такую команду. И на всех ста пятидесяти платформах пусть прямо сейчас борта открывают. И не пару человек пусть этим занимаются, а хотя бы человек десять. Пусть бригад пять организуют и делают обход всех платформ станции, где бы они ни располагались. Всё! Связь по телефону каждый час из будки стрелочника или при личном визите вас в диспетчерскую».

«Есть, товарищ генерал!» — козырнув, ответил Ковпак и улыбнулся.

«Улыбка принята, товарищ майор. Но серьёзность в исполнении всего обговоренного должна быть максимальная — на нарушение инструкций идём! Соберите сейчас хотя бы часть водителей, а я пока со своими ребятами поговорю».

В то, что он будет понят своими составителями поездов, Валерка, зная их опытность, не сомневался. Но тут были очень важные детали:

«Обязательно предупреждайте водителей загруженных машин о начале движения — они после этого должны усестись в кабины, — выделил он важнейший пункт после ознакомления составителей с поставленной Москвой задачей. — И об окончании движения тоже предупреждайте — они после этого должны начать крепёж грузовиков на платформах. И ещё... — Валерка сделал паузу, желая подчеркнуть важность дальнейшего предложения: — Сразу же после подачи под рампу первой партии платформ начинайте подготовку к подаче следующей партии. И чтоб, пока грузовики заезжают на поданные под погрузку платформы, следующая партия порожняка была готова к подаче. Далее: как только грузовики заедут на поданные платформы, сразу же убирайте их «на толкача» в какой-нибудь тупик и одновременно затягивайте под погрузку новую партию. «На тягу» затягивайте! Понятно?»

Такой способ перестановки Валерка избрал, посетив тупик в раздумьях. Он хоть и усложнял сам процесс — вагоны располагались с обеих сторон маневрового тепловоза — но сокращал время на перестановку как минимум вдвое, если не втрое.

«Я понимаю, что лишний раз придётся тормозить, тормозить гружёные платформы с незакреплённым грузом, но, во-первых, я знаю, что вы и ваши машинисты доки в своём деле, тормозить накатом им не впервой, и никаких проблем с этим не возникнет. Просто внимания этому надо уделить побольше — и всё. Помните главное: в любой момент у вас должна быть готова к подаче партия порожняка и свободный тупик

для постановки в нём гружёной группы. Чтобы, как только на поданные платформы грузовики заедут, сразу же делать перестановку. Именно что перестановку, а не уборку-подачу раздельно. Иначе мы просто не успеем загрузить такое количество вагонов».

«Всё понятно, Валера. Всё сделаем в лучшем виде — можешь и не беспокоиться!»

«А я и не сомневаюсь, что всё будет в лучшем виде».

«Ну, тогда мы поехали».

«Удачи вам!»

...Вид новоиспечённых «солдатиков» в новых гимнастёрках военного образца с воротниками в стоечку был, мягко говоря, неприветлив. Взгляд исподобья, угрюмые небритые лица, резкие выражения в разговоре — все же понимали, что для них может значить эта командировка. Они встали кучкой возле группы «Камазов», стоящих на рампе, и угрюмо — если не сказать, враждебно — уставились на Власова.

«Мужики! — начал Валерка. — Мы с вами почти ровесники. У меня тоже двое детей — старшей дочке пятнадцать лет — и нам не надо лишних слов для того, чтобы всё понять. А потому я сразу скажу вам главное. А главное заключается в том, что задача, которая перед нами поставлена, должна быть выполнена! У меня к вам убедительная просьба: пожалуйста, залезайте в кабины машин, перед тем как начнётся перестановка платформ — мои ребята вас будут предупреждать о начале движения. Пожалуйста, следите за тем, чтобы ваши «Камазы» стояли на платформах и «на ручнике», и «на скорости» — это необходимо для страховки, потому что передвигать вагоны мы будем вынуждены без закрепления машин сразу после их заезда на платформы. Далее: крепёж машин вам придётся производить вне рампы. Я понимаю, что это неудобно, но у нас нет другого выхода. И последнее: не бросайте остатки проволоки в тупиках, где вы будете крепить машины. Оставьте их в кузовах или хотя бы на платформах. Я очень надеюсь на наше взаимопонимание и на ваш богатый опыт».

...К шестнадцати часам была подана под погрузку последняя партия платформ. Подавляющее большинство гружёных при этом уже было принято и оформлено документально работниками товарной конторы. Дело оставалось за формированием составов. И Валерка, уже зная точно, сколько и каких поездов прибудет на станцию до конца смены, это формирование начал. Сначала занял полностью оформленными вагонами один путь, потом — по мере освобождения путей — второй, а за ним — уж к середине восьмого вечера — и третий. И к моменту передачи смены все три эшелона с техникой и теплушками для водителей были готовы к отправке. И никаких «ЧП» при этом за весь день.

После шестнадцати часов, когда майор Ковпак доложил в Москву о подаче под погрузку последней партии вагонов, на столе у Валерки зазвонил телефон.

«Заместитель начальника отделения дороги! — представилась «трубка». — Что там у вас с погрузкой эшелонов?»

«Подана под погрузку последняя партия платформ...»

«Как! — чуть ли не криком вскричал зам. — Вы хотите сказать, что 135 вагонов уже загружены?!»

«Да, я хочу сказать, что 135 вагонов уже загружены».

«Да... да где же вы их там поставили-то?! Как же вы поезда-то принимаете весь день без перерывов и задержек?»

«Стараемся».

«И что, к двадцати часам эшелоны будут готовы к отправке?»

«В ближайшее время я начинаю формировать составы».

«Так что же вы молчите-то! Ведь надо же планировать локомотивы под вывозку эшелонов!»

И Валерка мгновенно всё понял: его наметили в козлы отпущения. Задача невыполнима, кто-то должен отвечать за её невыполнение, а тут как раз молоденький диспетчер, без году неделя пребывающий в должности. Вот, дескать, в чём всё дело и причина; не опытен ещё — что с такого возьмёшь. И если после этого Москва разгневется и потребует наказания виновных, то тут и вовсе всё будет просто — вот он, дескать, виновник невыполнения. Ну и убрать его с занимаемой должности, если что, дабы отчитаться «о проделанной работе». А тут что выходит? А тут выходит, что этим самым «козлом отпущения» уж начальство с самого веру может стать! Ведь не обеспечило же локомотивами для своевременной отправки готовых эшелонов!

«А вы что, разве ставили мне с утра эту задачу? — чётко отделяя слово от слова, проговорил Валерка в трубку. — Мне даже начальник станции за весь день ни разу не позвонил, чтобы узнать, как идёт выполнение задачи государственной важности».

«Да где же я теперь тепловозы-то возьму для вывозки этих составов? — упавшим голосом пробормотал начальник. — Они же все ведь уже распланированы до конца дня».

«Это решать вам. Моя задача — обеспечить погрузку и формирование эшелонов. И эту задачу мы стараемся решить».

Ничего больше не сказала «трубка». Она просто затихла на несколько мгновений, а потом из неё и вовсе раздались короткие гудки.

К моменту прибытия ночной смены вся работа была завершена. На станционных путях стояли полностью готовые к отправке три эшелона с «Камазами», и под один из них уже даже прибыл локомотив — отцепили его, как позднее удалось узнать Валерке, от уже готового к отправлению состава в областном центре, в аварийном порядке перегнали за сто двадцать километров, и один из сформированных Валеркой эшелонов уже вот-вот должен был отправиться. Крепко, видать, подсутилось отделенное начальство, когда узнало от Власова, что «козёл отпущения» перебрался на самый властный верх и реально выставил свои рога кабинетным заседателям. Валерка ещё и сам до конца не осознавал, какое чудо ему удалось сотворить, а потому, сдав смену, он не выдержал и, направляясь домой, решил пройтись по путям между стоящими составами. Чтоб уж воочию убедиться в результате проделанной работы. И в середине эшелонов — там, где располагались «теплушки» — он встретил знакомые лица «солдатиков».

«Спасибо вам, мужики!» — обратился он к ним, с благодарностью пожимая руки.

«Ну-у-у... нам-то за что?» — растроганно отозвались те.

«За понимание, — просто сказал Власов. — За понимание и вашу ответственность. Дай вам Бог удачного завершения командировки!»

А на другой день, придя в диспетчерскую, чтоб заступить в ночную смену, Валерка встретил знакомого майора, но с погонами подполковника на плечах. Тот вскочил со стула, на котором сидел в ожидании, вытянулся в струнку перед Власовым и доложил:

«Товарищ маневровый диспетчер! Подполковник Ковпак представляется вам по случаю присвоения очередного воинского звания досрочно за образцовое выполнение важного государственного задания!» — и улыбка до ушей.

«Поздравляю вас, товарищ подполковник!»

«С меня магарыч! — заявил Ковпак. — Если бы не вы — не видать бы мне новых погон, как своих ушей. Спасибо вам, Валерий Ерофеевич! — крепко вцепившись в Валеркину ладонь обеими руками, благодарно произнёс Ковпак. — Я этот день никогда не забуду!»

«И я тоже».

А через несколько дней Валеркин начальник станции был вызван на властный верх, где ему был вручён солидный денежный куш за выполнение задачи государственной важности. Вручён куш и сделан прозрачный намёк — быть в готовности к продвижению в этот самый властный верх. Валерка же после этого тоже был вызван к начальнику на «разбор полётов», и глава станции провозгласил, что «за многочисленные нарушения положений ТРА (техническо-распорядительный акт) станции маневровый диспетчер Власов заслуживает самого строгого наказания, но, с учётом выполнения без происшествий особого задания государственной важности, ограничивается замечанием».