

История одного крушения

Была ли случайностью волна крупных катастроф, предшествовавших крушению Советского Союза?

Василий ВОХМИН

Живописный берег Верх-Исетского пруда находится в какой-нибудь минуте ходьбы от железнодорожной платформы «Электродепо». Но в жаркие летние выходные я никогда не добирался сюда на электричке. Трамваем – мимо «Таганского ряда», в район Старой Сортировки. А там – по самому длинному в Екатеринбурге пешеходному мосту (он протянулся, наверное, на целый километр) над бесчисленными железнодорожными путями, забитыми грузовыми составами. Панорама, которая открывается с моста, впечатляет: громадный транспортный узел на фоне лежащих на горизонте невысоких зелёных вершин. Стёршийся полог на пути из Европы в Азию. На этом месте, откуда можно любоваться индустриальным пейзажем, 4 октября 1988 года произошла самая крупная в истории Среднего Урала техногенная катастрофа.

Октябрьский гром

Оглушительный взрыв. Грохот подожженных в один миг строений. Звон разбитых стёкол. Такими запомнились те секунды жители Старой Сортировки.

Над станцией вырос гигантский чёрный гриб. Шляпа его расплзалась по небу. Сырой ветер гнал облака гари и дыма на городские кварталы. Горизонт осветился так, словно включились сотни прожекторов. Это грандиозный пожар окрасил небо в алый цвет. Картина из фильма ужасов: объятые пламенем руины, тени людей на развалинах, крики и стоны, вой пожарных сирен...

Первое сообщение по радио передали в семь часов утра. Диктор медленно, с паузами, зачитала краткий текст, из которого следовало: на станции Свердловск-Сортировочный взорвался вагон с селитрой. Имеются пострадавшие, во многих зданиях выбиты стёкла. Свердловчан известили, что анализ проб воздуха показал отсутствие в атмосфере вредных химических компонентов. Информация была нарочито спокойной, и это завораживало.

Ещё полыхал пожар на Сортировке, а первые очевидцы уже делились впечатлениями. Их путанные рассказы настолько опровергали официальное сообщение: вышло, что взрывом не только побито стекло, но несло десятки домов, а уж число убитых и покаянных страшно представить. К счастью, слухи о сотнях погибших не подтвердились. Но рисунки страшную картину разрушений, свидетели говорили правду.

Выяснилось, что вагонов было два, и в них оказалась совсем не селитра. Вроде бы в одном везли тротил, а в другом – ещё что-то. Но вот что? До поры до времени эта тайна оставалась нераскрытой. И таких секретов было немало.

Общий порыв сострадания и участия, миллионы пожертвования в фонд ликвидации последствий аварии, эпопея восстановления Сортировки. На какое-то время это отодвинуло вглубь вопрос о причинах взрыва. И когда в феврале 1990-го начался суд по «делу Хамовой», свердловчане с изумлением узнали, что вину за чудовищную катастрофу пытаются списать на одного человека.

«Так что же произошло в ту ночь 4 октября 1988 года? Будучи корреспондентом областной молодежной газеты «На смену», я знакомился с материалами как уголовного, так и судебного расследования, и могу восстановить события по минутам.

Что предшествовало взрыву

Итак, в 3 часа 45 минут (время местное) на третий путь нечётного парка приёма станции Свердловск-Сортировочный прибыл поезд 3091 «Р». Обычный товарный состав, которые на железной дороге считают «лёгкими» – 56 вагонов, 3877 тонн. Необычным был только груз в первых двух вагонах.

Всё шло по заведённой порядку. По указанию дежурной по парку Т.Хамовой сигнализатор

Р. Неугодинов затормозил состав устройством закрепления составов (УЗС). Работники пункта технического обслуживания вагонов стали готовить его к манёврам.

Примерно в четыре часа Т.Хамова по радиосвязи дала команду машинисту маневрового тепловоза В.Пименову проследовать с шестого пути на третий – где и находился тот злополучный состав. Как положено, машинист её команду повторил и услышал по радию «верно». В 4 часа 11 минут он заехал на третий путь и остановился в 40 метрах от хвостовых вагонов.

В 4 часа 20 минут пункт технического обслуживания вагонов доложил Т.Хамовой о готовности состава к манёврам. И вот тут-то дежурная допустила, как утверждало следствие, роковую, трагическую ошибку. Дала команду сигнализатору растормозить состав ещё до прицепки к нему маневрового локомотива.

Остаётся лишь предполагать, что произошло в действительности. То ли Татьяна Георгиевна просто забыла, что тепловоз не прицеплен, то ли оговорилась после многочасовой напряжённой работы в ночную смену. А может быть, команда на прицепку всё же была, но машинист на какое-то время выходя из тепловоза? Во время следствия она сказала, что не помнит, давала ли указание раскрепить состав, но возможность такой не исключала: «В этом моя ошибка, и я раскаиваюсь, но ошибка связана с большой рабочей нагрузкой».

Третий путь расположен на узкоколе, сами понимаете, что изначально раскрепление вагонов пришли в движение и стали набирать скорость.

Тем временем по шестому пути (который пересекается с третьим!) шёл транзитный поезд с углём. Татьяна Георгиевна подошла к окну и вот тут-то поняла, что происходит. Столкновение поездов было почти неизбежно. Но, может, ещё не поздно и что-то можно предпринять?

В ту же минуту (всё это описано в материалах дела) машинист маневрового тепловоза Пименов услышал по радию её тревожащий голос:

– Вы на третий путь прицепились?

– Нет, команды не было.

– Ну так прицепляйтесь скорее!

Пименов выглянул из окна тепловоза и увидел, что вагоны удаляются и находятся примерно в двухстах метрах. Надо было догонять. А по громкоговорящей связи Хамова уже кричала сигнализатору:

– Роман, если можешь, оставни поезд!

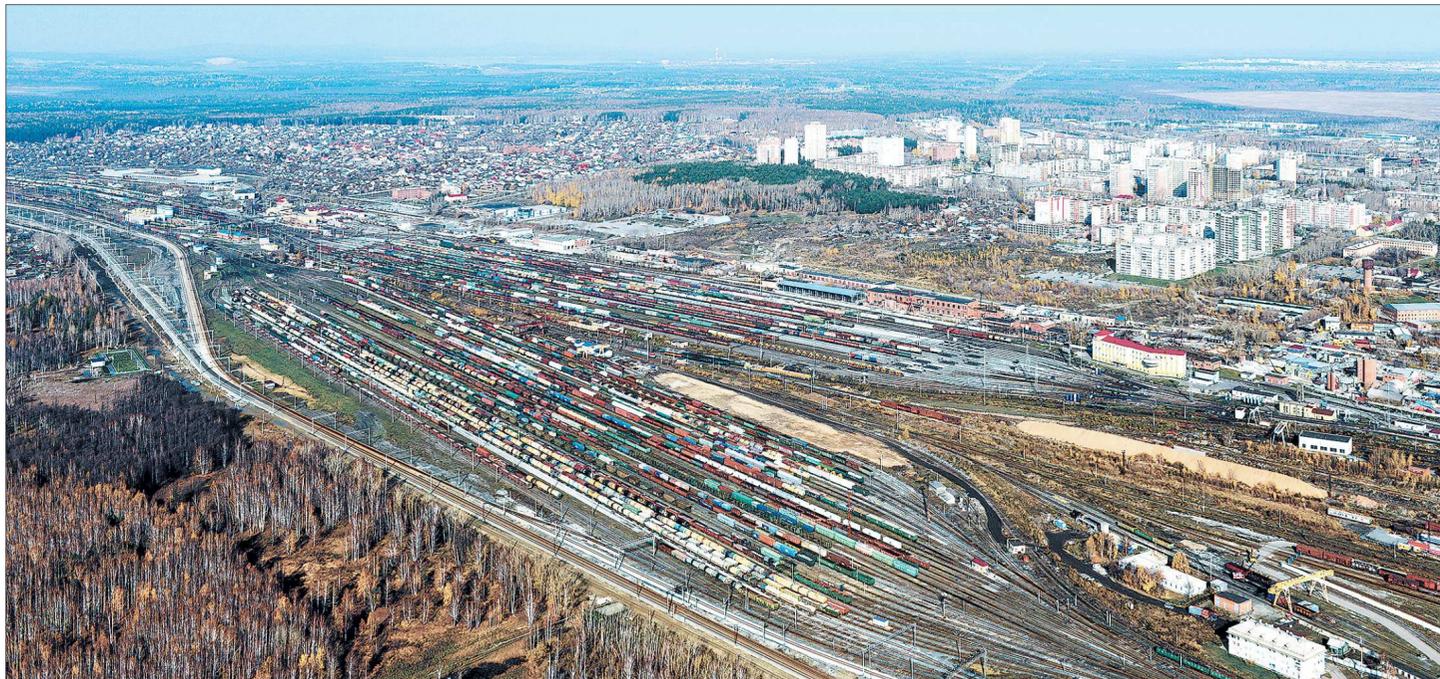
Машинист догнал вагоны, прицепился к ним и применил прямодействующий тормоз с песком. Сигнализатор подложил три ручных башмака под колёса движущегося состава. Но поезд упорно катился под уклон, не подчиняясь командам людей. Столкновение произошло в 4 часа 30 минут.

Расследование показало, что скорость «нечаянно улизнувшего» состава всё же была погашена до минимума – 3,5 километра в час. Транзитный поезд тоже двигался не так уж быстро: примерно 18 километров в час. Тем не менее удар был достаточно сильным, чтобы первый вагон оказался разрушенным и опасный груз вырвался на землю. Согласно предположению следователей, была сбита опора контактной сети. Произошло короткое замыкание. Несколько искр, и рассыпанный порошок сначала воспламенился, а потом... Прогрел разбухший свердловчан «предрасветный гром».

Это случилось в 4 часа 33 минуты 30 секунд.

Впрочем, имеется и другое (довольно убедительное) представление о механизме взрыва. Много лет спустя после катастрофы в печати была выстроена такая цепь событий: сошедшие с рельсов вагоны сбивают мачту контактной сети – провод обрывается – умная автоматика мгновенно отключает питание. Дежурная по тяговой подстанции (которая не знала о столкновении поездов) сообщает об этом энергодиспетчеру и получает приказ на ручное подключение тока. Жмёт на кнопку – и мощный высоковольтный разряд вызывает детонацию взрывчатки.

Что же за «разрядные грузы» находились в тех вагонах?



Крупнейшая железнодорожная станция России Екатеринбург-Сортировочный находится на северо-западной окраине областного центра. На снимке, который с вертолёта сделал известный фотограф Слава Степанов (Gello), вы видите только часть этого мощного транспортного узла. Сортировка занимает площадь 12 квадратных километров, а общая протяжённость её путей превышает 1000 километров (это составляет более половины расстояния от Екатеринбурга до Москвы). Ежедневно на станцию прибывают и отправляются 175 грузовых поездов, а суточный оборот вагонов превышает 20 тысяч. На снимке хорошо видны кварталы жилых высоток, которые выросли в этом районе уже после взрыва. Само же место катастрофы в кадр не попало – оно находится чуть правее



Начальник Станции Екатеринбург-Сортировочный Руслан Бехов: «Безопасность для нас – на первом месте»

В каком количестве, если взрыв выворотил сотни тонн земли и оставил после себя гигантскую воронку? Если разрушены оказались десятки зданий и даже на удалении 7-8 километров были выбиты стёкла домов и витрины магазинов?

В первом вагоне находилось 40 тонн гексогена – вещества, особо чувствительного к толчкам и ударам. Во втором – 46,8 тонны тротила. Эти специфические грузы оказались, как видите, без прикрытия – в самой голове поезда. И упакованы они были весьма оригинально – в бумажные и джутовые мешки. Слово бы везли не взрывоопасный порошок, а какое-нибудь минеральное удобрение.

На эти деньги можно было построить метро!

На месте катастрофы я побывал назавтра – 5 октября. Так получилось, что именно на этот день в областном управлении пожарной охраны была назначена пресс-конференция. Не будь взрыва, и она прошла бы традиционно. Сначала – рассказ об оперативной обстановке, затем, возможно, справедливые сетования, что газетчики мало пишут о героическом труде пожарных, и несколько случаев такого героизма – в доказательство. Но к чему всё это, если пример мужества и так на виду у всех – вчерашнее противоборство с огнём на Сортировке. Не лучше ли увидеть всё своими глазами?

И вот вместе с сотрудниками управления, преодолев ограждение, пробираемся по завалам из железобетона, металла, поваленных стволлов. Пролезаем под чудом устоявшим скелетом какого-то цеха, который, кажется, вот-вот рухнет. Это всё, что осталось от завода специальных железобетонных изделий. – Пожарным пробиваться было куда труднее, – вставляет кто-то из сопровождающих. – Крутом всё горело. Сплошная стена огня!

в советские времена оценивались в 250 миллионов. Добавлю к этому то, о чём следовало бы сказать в первую очередь: шестеро погибших и более тысячи раненых.

Новоселья начались через два дня

«Я листаю газетные подшивки 25-летней давности. Подборки материалов о ликвидации последствий катастрофы занимают целые полосу. Сообщения о масштабах восстановительных работ и о помощи пострадавшим изумляют: ни до, ни после Средний Урал не видел ничего подобного.

Уже в день взрыва тысячи людей, оставшихся без крова, были размещены в гостиницах «Большой Урал», «Исеть», «Юбилейная». 6 октября газета «Вечерний Свердловск» сообщила, что начинается переселение пострадавших из гостиниц в квартиры, для чего оперативно выделены три новостройки. А менее чем через неделю после взрыва в районе улиц Технической и Маневровой был заложен фундамент первого нового дома!

В это трудно поверить, но уже вечером 4 октября в Свердловске с Ирбитского стекольного завода прибыли 30 машин, гружённых стеклом. Прямо в день катастрофы город получил 32 тысячи квадратных метров необходимого оконного материала.

Почти сразу же в столице Урала вылетела правительственная комиссия, которую возглавил заместитель председателя Совета министров РСФСР Олег Лобов. Для восполнения дефицита стройматериалов представители Центра решили просто снимать необходимые городу грузы с проходящих товарных составов. На ликвидацию последствий взрыва было брошено 15 тысяч человек.

Удалось бы действовать столь же оперативно и слаженно, случись подобный катаклизм в наши дни? Увы. Несмотря на наличие в современной России специального ведомства по чрезвычайным ситуациям (в СССР такового отсутствовало), ответ, скорее всего, будет отрицательным. Сомневался, что через считанные месяцы в пострадавшем районе поднимались бы кварталы жилых высоток, а крупнейшая железнодорожная станция страны подверглась бы коренной реконструкции.

И всё же... Почему-то те газетные публикации вызывают не только ностальгию по советским временам.

Спустя четверть века совершенно очевидно: свердловский взрыв – пример того, как Система, породив проблему, предостерегла её путём напряжения всех своих сил. Ибо работа на пределе возможностей, принцип советской экономики «Давай – давай!» без оглядки на правила и здравый смысл позволили не

только быстро залечить раны, но были и первопричиной самой трагедии. Это ведь так понашему: заставляя людей пахать как в лихорадке, выжимать из них все соки, а потом столь же ударно «ликвидировать последствия».

С её портретом выходили на демонстрации

Только в 1988 году на подходе к станции Свердловск-Сортировочный было задержано около 10 тысяч поездов. Составы простаивали в ожидании, когда рассосётся этот тромб, препятствующий кровотоку.

Т.Хамова, объясняя на следствии свои действия, ссылалась на напряжённый ритм работы. «Если бы я выполнила требования пункта такого-то (подробности опустим – авт.), я потеряла бы на этом десять минут – время, за которое я надвигаю состав на горку». На первый взгляд, эти показания говорили против неё, ибо никакой план не служит оправданием нарушений. Но давайте ещё раз внимательно прочитаем в слова. В каком же режиме работала станция, если дежурная боялась потерять несколько минут!

Нечётный парк прибытия мог пропустить за сутки максимум 120 поездов, а требовалось – 138. Но и этот показатель вынуждены были перекрывать, принимая подпирание отсюда составы.

Татьяна Георгиевна – классный профессионал – искусно дирижировала этим потоком, обрабатывая за смену по 80 поездов (при норме 60). Железнодорожники рассказывали мне, как выходили на праздничные демонстрации с её портретом. «Сверху» не искали благодарности и поощрения. Начальство совсем не возражало против новых рекордов...

Между прочим, сверхнапряжённый ритм работы и раньше приводил на Сортировке к чрезвычайным происшествиям. Станция не раз оказывалась на грани катастрофы, и только счастливая случайность спасала от взрыва. Например, 12 апреля 1988 года здесь произошло боковое столкновение поездов, в голове одного из которых находились разрядные грузы. Тогда всё обошлось. Но так не могло продолжаться бесконечно.

Растороженные вагоны остались бы на месте, если бы уклон третьего пути не превышал все допустимые нормы. Столкновение с проходящим поездом оказалось бы невозможно, будь на станции боковой путь для транзитных составов. А нечаянная оговорка не стала бы роковой при наличии современных блокировочных устройств.

Знаю ли руководство МПС о том, что Свердловск-Сортировочный не соответствует требованиям времени и работает за пределом своих технических возможностей? Конечно, ведь

это крупнейшая в СССР сортировочная станция, расположенная на Транссибирской магистрали, где сходятся поезда с семи направлений. И тем не менее... Назревшее решение о её реконструкции всё откладывалось и откладывалось. Видимо, транспортные генералы считали, что это обойдётся слишком дорого, так как придётся отводить грузопоток от Свердловского узла. Но вышло-то ещё дороже.

«Такого случая не допустим»

В кабинете начальника станции Екатеринбург-Сортировочный Руслана Бехова беседе о том, насколько сегодня крупнейшей железнодорожной узел России соответствует стандартам безопасности.

– Руслан Васильевич, помните, вскоре после взрыва – в 1989 году – станция преобразилась. На масштабную реконструкцию тогда ушли считанные недели. Разом сделали всё: спрямили профили путей, построили обходной путь для транзитных составов, смонтировали современные системы автоматизации. Не сомневался, что с тех пор Сортировка обновилась ещё не раз. Остаются ли на вашей огромной станции точки, уязвимые с точки зрения безопасности?

– Нет таких точек! Мы постоянно реконструируем станцию, делаем маршруты приёма и отправления поездов более безопасными. Но не только. Говорят, что на железной дороге инструкции пишутся кровью. Это действительно так. После того взрыва изменилось очень многое: правила перевозки опасных грузов, особенности проектирования сортировочных станций, регламенты работы. Если 25 лет назад нечётная горка «разбирала» в смену до 70 поездов, то сегодня только 45-47 – больше нам просто не позволяют жёсткие требования безопасности.

Безопасность для нас – на первом месте. Железо – железо, но жизнь и здоровье людей – прежде всего. Мы прекрасно понимаем, что станция находится в черте города, что рядом ходят пассажирские поезда. И никогда не забываем о том, что произошло здесь в 1988-м году. Все поступающие к нам на работу обязательно знакомятся с приказом министра путей сообщения СССР № 401 (от 2 ноября 1988 года – авт.) о причинах крушения и взрыва.

– Можете ли вы уверенно сказать, что повторение подобного сегодня невозможно?

– Такого случая не допустим. Такого случая просто невозможно допустить!

Руслан Бехов сообщил, что в следующем году на станции планируется ввод в эксплуатацию комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом – первой на Свердловской железной дороге. Управлять формированием составов, таким образом,

будет автоматика, а не человек, который может устать и допустить ошибку.

А нам всё равно

Взрыв прогремел в одной стране, а уголовный процесс по «делу Хамовой» проходил уже совершенно другой. Нет, Советский Союз продолжал существовать. Ещё никто всерьёз не верил в возможность его распада. Ещё работали оборонные заводы и стальные магистрали по-прежнему задышали от потока грузов. Но Система, которая каких-нибудь полтора года назад столь эффективно справилась с последствиями катастрофы, была уже неспособна перевести стрелки на стрелочника (я намеренно не беру это слово в кавычки, так как дежурный по парку приёма, говоря языком железнодорожников, «готовит маршрут», то есть действительно переводит стрелки). Состав медленно катился под горку...

27 февраля 1990 года начался суд, а 4 марта состоялись выборы народных депутатов России и местных депутатов. Напомним: это были именно те выборы, когда в российский парламент от Свердловска прошёл Борис Ельцин, набрав 84 процента голосов. Я хорошо помню, как кандидаты в депутаты язвительно комментировали громкий судебный процесс, справедливо полагая, что власть в очередной раз подставилась.

В условиях абсолютной свободы прессы не боялась задавать неудобные вопросы. Как объяснить то, что взрывоопасный груз находился в бумажных мешках? Почему напшигованные взрывчаткой вагоны оказались в голове поезда (при отсутствии специального прикрытия от локомотива) и потому приняли на себя удар? Как получились стёкла, что столь специфический груз следовал через миллионы нам просто не позволяло жёсткие требования безопасности.

Выванный в качестве свидетеля начальник Свердловской железной дороги Виктор Скворцов рассказал всё по месту: следует чётко разделять столкновение составов и последующий взрыв. У каждой из этих двух составляющих трагедии – свои причины. В том, что произошло здесь в 1988-м году. Все поступающие к нам на работу обязательно знакомятся с приказом министра путей сообщения СССР № 401 (от 2 ноября 1988 года – авт.) о причинах крушения и взрыва.

– Можете ли вы уверенно сказать, что повторение подобного сегодня невозможно?

– Такого случая не допустим. Такого случая просто невозможно допустить!

Руслан Бехов сообщил, что в следующем году на станции планируется ввод в эксплуатацию комплексной системы автоматизации управления сортировочным процессом – первой на Свердловской железной дороге. Управлять формированием составов, таким образом,