



## ПЕРСИКИ НА КОЛЕСАХ

Жители Ноемберянского района называют март «розовой порой». Район считается фруктовой житницей Советской Армении, основное его богатство — персики. По весне склоны гор покрываются розовым ковром...

В этом году розовая пора в районе, как, впрочем, и по всей республике, задержалась на месяц. В апреле я находился в Ноемберяне. Люди только и говорили что о погоде. Не повезло с ней. Несколько теплых мартовских дней «открыли» розовую пору, и вдруг — дожди. Нескончаемые. Да еще с туманами. А крестьянин хорошо знает, что, если уж зацвело дерево, нужно солнце, тепло...

Тогда в апреле, первый секретарь райкома партии Г. С. Нахшарян, не скрывая тревоги за будущий урожай, то и дело повторял: «Как же мы выкрутимся с союзным фондом?» Фразу эту в те дни я слышал не только из уст первого. Ее произносили директор совхоза и главный агроном, начальник межрайонной заготконторы и руководитель «Сельхозтехники». Означала фраза примерно следующее: «Мы-то ладно, как-нибудь обойдемся. Но как же наш договор с теми, кто живет на Урале и в Сибири? В сотни адресов отгружаем фрукты. Посылать всем оправдательные письма? Но люди не писем ждут, а персиков. Да и — эмоции в сторону — договор выполнять надо».

В густом саду совхоза «Лалвар» я разговаривал с седовласым старцем Маркосом Арутюняном. Видны были лишь ближай-шие деревья, съезжившиеся от холодного морозящего дождя. Чуть поодаль все уже терялось в дымке тумана. «Самое страшное в жизни, — сказал старик, протирая мокрое лицо мокрым рукавом, — это чувствовать собственную беспомощность...»

Погода сделала свое дело. Сегодня во многих районах республики деревья голые. В Наирийском районе, например, обычно богатом прекрасными абрикосами, не было ни одного плода. Те, которые успели тогда, по весне, вырваться из плена тумана и дождей, были побиты градом. Град не пощадил и Ноемберянс-

кий район. Сколько труда пришлось затратить, чтобы сберечь все, что уцелело! Следили чуть ли не за каждым плодом.

С тех пор прошло четыре месяца. И вот я вновь в Ноемберянском районе. Вместе с Г. С. Нахшкаряном объезжаем сады. Все-таки настроение у Геворга Сарибековича неплохое. Урожай, конечно, намного меньше, чем в прошлом году, но главное — он есть. Его хватит, чтобы свести концы с концами. Разумеется, речь идет прежде всего о союзном фонде. Качество продукции отличное. Смотришь на золотисто-пурпурные плоды и не можешь отделаться от мысли: обидно все-таки, что год такой неурожайный выдался. Мало их, плодов. На ереванском базаре персики стоят в этом году четыре рубля килограмм. А получше — и пять.

Еще весной во время путешествия по Армении, посетив Ноемберянский район, я неоднократно ловил себя на мысли, что есть смысл проследить за судьбой урожая. Дело, как я понимал, хлопотное. Надо было совершить чуть ли не экспедиционную работу — от персикового сада до Урала или Сибири. Но в то же время сознавал, что дело нужное. Я не мог забыть лицо Маркоса Арутюняна. Старик, можно сказать, своим теплом согрел озябшее дерево. Выхаживал. Нянчил. Он боролся. Спасал. Значит, по всем человеческим канонам, по логике нравственности, спасенный стариком урожай должны были спасать и все остальные, как говорится, службы. И в середине августа я, бросив все свои дела, выехал в Ноемберянский район.

Мне предстояло нелегкое путешествие: старт — персиковый сад Армении, финиш — Урал. Как, в каком виде доберутся персики до Свердловска?

Вместе с директором совхоза «Бердаван» Айказом Каряном я собирал урожай персиков и складывал в ящики, которые работники совхоза тотчас же грузили на машины и отправляли на железнодорожную станцию Айрум. На «своих» ящиках я делал отметки: «ЛГ». Начиная с 15 августа, день за днем провозжал груженные рефрижераторные секции, именуемые «мехпятаками». Видел, как с утра до вечера в садах собирают урожай. Сортировка идет прямо у дерева. Для союзного фонда — только отборные. За этим строго следят специальные службы. Если вдруг проскочили какие-нибудь «нетоварные» ящики, то их снимают при очередном взвешивании на вокзале. Проверяют ящики и при погрузке в вагон.

Сутки провел я вместе с начальником заготконторы У. Н. Мамяном. Лишь к утру удалось поспать часа полтора.

Учитывая, что по железнодорожным законам скоропортящийся груз должен доставляться к месту назначения со скоростью не менее пятисот километров в сутки, а расстояние от станции Айрум до Свердловска — три тысячи пятьсот, мы сосчитали, что на станцию назначения я должен прибыть через семь суток после того, как «собственноручно» отправил первый поезд с фруктами. Он ушел 15 августа. 23-го я должен встретить его в Свердловске. Но туда я полечу самолетом. А пока еще шесть дней все отправляю и отправляю персики на станцию.

Двадцать первого августа «моя» последняя машина «ГАЗ-53Б» (номерной знак «АРЖ 14 — 18») выходит из персикового сада совхоза «Птгаван». Время — восемнадцать часов тридцать минут. Водитель — молодой парень. Вид усталый. Глаза воспаленные. Спрашиваю: «Мартун, случайно не болеешь?» Отвечает: «Болею. С утра не мог выйти на работу. Лихорадило. Попил чаю с кизилковым вареньем, к обеду полегчало. Вот и вышел. Подвозить не успеваем, нельзя было не выйти».

Через пятнадцать минут мы были на станции. Машина при каждом рейсе взвешивается четыре раза. Порожня и груженная. При отбытии и прибытии. Каждый раз — очередь. Нервничаем. Торопимся. Спустя два часа («долго как!») ящики перегрузили в вагон. К десяти часам вечера вся секция была готова. Секция № 5 — 1148. В ней я должен проехать часть пути — до Тбилиси (откуда самолет на Свердловск). В десять были запломбированы все вагоны. Я устроился вместе с механиками, которые в пути следят за температурным режимом изотермических вагонов. Они «творят» холод. И обязаны поддерживать температуру от плюс двух до плюс пяти. Не больше и не меньше.

Ни за что другое они не отвечают. Заставить состав двинуться в путь не в их власти. И не в моей. Хотя все, казалось бы, готово. Главное — персики готовы. С десяти вечера до шести утра поезд стоит на месте. В шесть утра послышался наконец ляг буферов. Двинулись. Обычный пассажирский идет от Айрума до Тбилиси около двух с половиной часов. Мы ехали семь. Было время поразмыслить. В частности, о том, почему скоропортящийся груз должен двигаться по стране так медленно.

В «Правилах перевозки грузов» черным по белому написано, что железная дорога обязана доставлять скоропортящийся груз со скоростью именно пятисот километров в сутки. Так что все делается вроде бы по закону, и напрасно я возмущаюсь длинной стоянкой — она входит в эту малую скорость. Но, с

другой стороны, уже сутки прошли, как убран урожай, четырнадцать часов — как наложены пломбы на вагоны, а состав проехал всего семьдесят три километра. Медленно, очень медленно! Впрочем, еще есть время наверстать упущенное. Главное, чтобы за семь суток состав добрался до Свердловска.

Свой первый состав — помните? — я провожал 15 августа. И теперь спешу на самолет.

В Свердловске заместитель начальника областного управления торговли В. В. Винник успокаивает меня: «Персики еще нет». А ведь было уже 24 августа. На другой день вместе с директором горплодоовощторга Н. А. Сердитовым посещаем базы на железнодорожных станциях. Справляемся о персиках. Узнаем, что никаких сообщений о них не поступало...

На базе № 6 я видел в бочках гнилой виноград. Тонны. Когда-то это был отборный виноград, его везли из Самаркандской области. Поезд задержался в пути на четверо суток. И виноград «умер». Я попросил начальника базы П. Н. Карташова дать справку, сколько раз опаздывали поезда, скажем, в августе. Через полчаса справка была готова: двадцать шесть секций и вагонов пришли с опозданием на двое-четыре суток. Это данные на 23 августа. Сюда еще не входят ни «мои» персики, ни все то, что должно поступить до конца месяца. За двадцать три дня в общей сложности поезда опоздали на два месяца? Во что это обошлось государству?

Из Таджикистана поступили арбузы. Сто сорок четыре тонны. 20 процентов — каждый пятый — были забракованы прямо на базе. Остальные 80 процентов отправили в магазины. Отправился в магазин № 1 горплодоовощторга и я. Записываю: магазин получил с базы две тысячи шестьсот пятьдесят килограммов арбузов. Чуть ли не каждый второй из них был забракован при продаже. Вот и подсчитайте общий ущерб. В том числе и моральный...

26 августа. Утро. Персики все еще нет. Прошло одиннадцать дней. Четвертый день опоздания... Одна из секций адресована Нижнему Тагилу. Это сто сорок километров от Свердловска. Еду в Нижний Тагил. Дорога проложена через тайгу. День выходной. На протяжении всего пути встречаются грибки. Мне тоже хочется в лес. Но нельзя. Надо успеть еще вернуться. Чует сердце: вот-вот поступят персики. В машине то и дело заглядываю в папку с документами. Среди них справка, составленная начальником управления Министерства сельского хозяйства Армении А. А. Погосяном. «При отгрузке пер-

сиков из Ноемберянской межрайконторы по вине железной дороги заказчики получили с нарушением срока доставки более тридцати рефрижераторных секций». Может, поезда приехали с опозданием, а груз все же доходил в целости и сохранности? Ничего подобного. В тот же Нижний Тагил, куда я спешу, в прошлом году были отгружены тонны персиков. Испортился — каждый десятый. Не считая того, что было забраковано потом, в торговых пунктах. Секция тогда пришла с просрочкой на пять суток. Сгнило около 13 процентов.

Но, может быть, подобные драматические цифры встречаются только на Урале? Вот пример свежий. Из Октемберянской межрайконторы были отгружены в адрес Калининской конторы Ленинграда абрикосы.

Отправили в Ленинград пятьдесят четыре тонны. В справке отмечается: «Время доставки абрикоса в Ленинград просрочено на трое суток. В дороге был нарушен температурный режим в изотермических вагонах. По вине железной дороги подверглось порче сорок восемь тонн...» Из пятидесяти четырех — сорок восемь, почти 90 процентов!

Читателя, наверное, интересует: что же бывает потом? А ничего не бывает. Идет спор. На уровне Государственного арбитража. Начинается тяжба. Сущий ад. Ворох бумаг. Прорва телеграмм. Уйма потерянного времени. Бесконечные командировки представителей «туда-сюда». И все это делается, увы, для того, чтобы из одного государственного кармана деньги, именуемые штрафом, переложить в другой. При этом виновные лично никак не страдают и, естественно, не возвращают к жизни фрукты.

А «мой» персик тем временем еще не поступил к «грузополучателю». В этом я убедился в Нижнем Тагиле. Прошли уже все сроки, а о секции № 5-878, которую сам провожал десять дней назад, ни слуху ни духу.

Ящиков с отметкой «ЛГ» нет. И неизвестно, когда будут. Вместе с директором Нижнетагильского горплодоовощторга М. В. Вакуленко отправляемся на центральную базу. Туда поступили дыни. В каком они виде? Михаил Васильевич говорит: «В каком бы ни были, мы всему рады. И боимся ссориться с железной дорогой, а тем более — с поставщиками. Чего доброго, не получим и того, что получаем». Мы на базе. Нас угощают дыней из Туркмении. Сочная, сладкая. Это, конечно, дыня, которая сохранилась. А уцелело не так уж много. Секция пришла с опозданием на трое суток. Я решил посмотреть выгрузку хотя бы одного вагона. Любого. Пусть первого по счету. Номер

вагона 873 — 6846. У вагона стоят двадцать две бочки и около тридцати огромных ящиков. В бочки бросают «абсолютную гниль», или «абсолют» (есть, оказывается, такой термин). В ящики — загнившую продукцию. Позже товароведы и контролеры будут проверять содержимое ящиков и оттуда еще добрую половину выбрасывать в бочки.

Двенадцать дней назад этой самой продукции дали высокую оценку представители Государственной инспекции по качеству Министерства заготовок республики. Государство сполна расплатилось с крестьянином, а теперь... а теперь тратит деньги на то, чтобы отгружать, взвешивать и вывозить на свалку гниль. Причем, как утверждает М. В. Вакуленко, отходы эти нельзя отдавать желающим, скажем, на откорм свиньям. Нужно непременно на свалку. И обязательно представить соответствующую справку.

К вечеру вернулся в Свердловск. Позвонил В. В. Виннику. Валентин Васильевич вскоре перезвонил мне и сказал, что наконец-то есть сведения о долгожданных персиках. Состав находится где-то в районе Кольцова...

Персики выгружали ночью. Утром вместе с В. В. Винником направились на базу № 5. На базе прямо-таки праздник. Персики — загляденье. Персики — объеденье.

Составы, которые я провожал, стали медленно, но верно прибывать в Свердловск. Все они задерживались на три-четыре дня. Мне хотелось узнать о цене каждого дня. Всего один пример. Секция № 5-1576. Отправление 15 августа. Она опоздала на трое суток и пришла почему-то на полдня позже, чем состав, который вышел из Армении 16 августа. Результат: в секции от 15 августа гнили оказалось в семь раз больше, чем в секции от 16 августа. Я не узнавал «мои» ящики. И не поверил бы, что это они, если бы не пометка.

Праздничное настроение работников базы и торговли я не хотел портить. Положа руку на сердце, надо было сказать: это уже не тот персик, даже если он хорошо сохранился. Слишком чудовищный срок для нежного плода — двенадцать дней. Видел бы седовласый старец Маркос Арутюнян свои персики в Сибири или на Урале — не признал бы.

Плоды (я подсчитал) передвигались со скоростью менее четырнадцати километров в час. Это примерно скорость популярного ныне бега трусцой. Есть и другие цифры. Персики с пометкой «ЛГ» 80 процентов времени стояли в пути. Почему стояли? Неизвестно. Говорят, специфика железной дороги.

Говорят, иначе невозможно. Предположим, так оно и есть, но почему от этого должны страдать... персики? Ведь их нет не только на Урале и в Сибири. Их нет и в Москве, и в Рязани. Они и на ереванском рынке, напомним, стоят дорого. Спору нет, персики нужны и Уралу, и Сибири, и даже, может быть, там нужны в первую очередь. Но именно персики, а не «абсолют». На каменистые пустыри Армении завозили землю, разбивали сады, выкачивали воду из Севана, чтобы кормить людей, а не превращать результат человеческого труда в гниль.

Практика показывает, что железная дорога и в самом деле не в состоянии перевозить некоторые виды продукции на далекие расстояния. Ущерб от нарушения сроков перевозки скоропортящихся грузов составляет, по моим скромным подсчетам, сотни миллионов рублей. Так не лучше ли, скажем, тратить эти средства на то, чтобы в отдаленные районы страны отправлять «живые» скоропортящиеся витамины, и, в частности, персики, только самолетами. Перевозить ими хотя бы столько, сколько сегодня в целости и сохранности доставляется далекому потребителю? Остальное количество железнодорожных рейсов освободится, как-то упорядочится график поездов, которые 80 процентов времени, как выяснилось, стоят.

Это — одно из возможных решений. Наверное, можно предложить и другое. Нельзя только перевозить продукцию, завезя ее зная, что она превратится в гниль.

Это не только не экономично. Это бесчеловечно.