

УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ

На территории Иглинского района Башкирской АССР 4 июня 1989 года в 1 час 12 минут по местному времени (3 июня в 23 часа 12 минут по московскому времени) произошла крупнейшая в истории России и СССР транспортная катастрофа на железнодорожном перегоне Аша–Улу-Теляк. Вследствие утечки из разрыва трубопровода газовой смеси, скопившейся вблизи железнодорожного полотна, при прохождении двух встречных пассажирских поездов произошел взрыв. Возникший пожар охватил территорию площадью 250 гектаров. В результате пострадало более 1200 человек (свыше 780 человек погибло на месте катастрофы).



УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ



30-летие Улу-Теляжской трагедии

4 июня 2019 г. врио Главы Башкортостана Радий Фаритович Хабиров побывал в Иглинском районе на месте крупнейшей в истории России и СССР железнодорожной катастрофы и почтил память погибших.

На 30-летней годовщине трагедии участник ликвидации последствий катастрофы Халит Галямович Хатыпов обратился к врио Главы республики Р. Ф. Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Улу-Теляжской трагедии. Р. Ф. Хабиров отметил, что железнодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических изданиях, имеется большой архив фотоматериалов. Все это можно обобщить и выпустить отдельной книгой.



«УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»



«УЛУ-ТЕЛЯЖСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»

- ◆ НАЧАЛО ПОДГОТОВКИ – 2019 год
 - ◆ ОКОНЧАНИЕ РАБОТ – 2021 год
- 

Структура издания

Состоит из трех частей:

- В первой части издания **«Со страниц газет и книг»** опубликованы статьи журналистов республиканских и центральных газет, описывающие события с момента катастрофы и до наших дней. Также в издании использованы материалы из автореферата диссертации на соискание ученой степени доктора медицинских наук А. Х. Турьянова **«Структурно-функциональные изменения лечебно-профилактической помощи при чрезвычайных ситуациях»** (М., 1998), книг В. Г. Теряева **«Медицина чрезвычайных ситуаций»** (М., 2014), **«Трагедия на земле Башкортостана»** (СПб., 2016).
- Во второй части **«Память сильнее времени (Воспоминания)»** представлены воспоминания очевидцев и участников ликвидации последствий катастрофы: М. Гафурова, А. С. Крыкля, Б. А. Сочилова, В. Г. Старухиной, Х. Г. Хатыпова и др.
- В третьей части **«Улу-Телякская трагедия в объективе фотоаппарата»** содержатся фотографии из личных архивов полковника А. А. Мурзина, фотокорреспондента Р. К. Бадыкова, а также из открытых источников Интернета.

УАУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ

Уфа
«Башкирская энциклопедия»
2021



СО СТРАНИЦ ГАЗЕТ И КНИГ

ИЗЛИТИЕ В БОРЬБЕ ЗА ЖИЗНИ ПОСТРАДАВШИХ

Трехэтажное здание Уау-Теляксской средней школы невозможно было увидеть. В основном пустые глазницы окон, в некоторых рамах острые осколки стекла. Не слышно детских голосов. Ребятишки, невпрямую молчаливые, жмутся у забора. А в школьном дворе — машины «скорой помощи», люди с носилками, на которых раненые. Союз, как школе, в первые часы после железнодорожной катастрофы на 1710-м километре доставляли пострадавших пассажиров поездом Новосибирск-Алдер в Алдер-Новосибирск. Здесь им оказывали первую медицинскую помощь и отправляли в райцентр — поселок Изгили и Уфу.

Почему в школе работали медики? Да потому, что в старой участковой больнице, рассчитанной на 70 коек, всех раненых разместить было просто невозможно. Через Уау-Теляк прошло в эту трагическую ночь подавляющее большинство пострадавших. Сколько? В первый день местные медики не могли даже ответить на этот вопрос — считать было некогда. «Человек триста, может — четыреста, — говорили они. — Учет вести было некогда и некому. Посмотрите, что у нас здесь творилось».

Вместе с врачом входил в здание больницы. Оттуда только что вынесли последнего пострадавшего. Медсестры, немцы, женщины из поселка, прибегавшие им помочь, получили возможность, наконец, оглянуться по сторонам, взглянуть друг на друга. И только тут их покинули слезопроницаемые и выдержка, поехали по щекам слезы...

В некоторых палатах койки сдвинуты в угол или вообще вынесены на улицу — места не хватало и равных пришлось класть на полу, в коридоры. Здесь оказывали им первую помощь — проводили протившоковую терапию, обрабатывали раны, ошпарили. Стоя, крики. Раненые все прибывают. Уже подходит к концу медицинский бригады медработников из Уфы.

Рассказы местных жителей невозможно слушать без содрогания. Трехлетняя Жанна, пятилетний Артур и восьмилетняя Олеся Ахмадеевы ехали в одном из поездов с мамой. Все, кроме Олеси, получили во время аварии тяжелые ошпары. Их отправили в Уфу, а Олеся на первом этапе была с сестрой Надеждой Архандьева Вечко, работница Уау-Теляксского деэпрома. Видимо, от всего пережитого девочка не могла даже вспомнить домашнего адреса, только сообщила, что они из Свердловска.

Со слезами на глазах рассказывала начальник железнодорожной станции Уау-Теляк Валентина Мартемьянова Юртаева о музее солдат, которые в числе пассажиров попали в аварию. Обожженные, израненные, поддерживая друг друга, они добрались до станции пешком, а это 12 километров. Их первыми словами были: «Тан, тан, надо спастись...».

Отслужив, ребята ехали домой, но не всех из них разные встречи живыми. В кабинете Валентины Мартемьяновой (выбитые стекла, осыпавшаяся штукатурка) стоит дипломат.

— Какой-то мужчина передал, — поясняет она. — Говорит, солдатик, весь обожженный, просит сберечь. А в дипломате письма от родных, от девушки.

— Знаете, даже грудные дети понимают доброту, — справились с волнением, продолжает она. — Принесли молоко мать с ребенком. Малышу месяц два. Толкающий, плачет, но от отца ушел. Взял его на руки, заутраил, прижала — сразу затих. Понад, наверное, что опасность миновала.

6

Мы с фотокорреспондентом Владимиром Егоровым первыми из журналистов оказались на месте катастрофы, видели все: эти уже — обгоревших пассажиров, искореженные вагоны, сгоревшие зданиям рельсы, свистов, которые передавали в Москву, которые передавали в Уфу первую информацию о случившемся, расположенные вместе с аппаратурой прямо на железнодорожной насыпи. Работники Изгильской прокуратуры уже ночью начали расследование этого происшествия. Корреспонденты газеты «Свет Октября» (в настоящее время «Ишимские вести») собрали множество свидетельств местных жителей о той катастрофе. И сегодня, спустя 30 лет, мы можем однозначно сказать: многие из нас совершили в ту ночь, в последующие дни настоящие подвиги. Если бы собрать наши публикации в одну книгу, в этом можно бы убедиться и молодое поколение жителей района и республики.

Вера СТАРШИНА

«Экзамен на зрелость наши ученики сдавали на месте взрыва»

Из воспоминаний директора Казахской средней школы
Лены Риншатовой Каримовой

Повзду й, у каждого жителя нашего села есть свои воспоминания о железнодорожной катастрофе, которая произошла всего в нескольких километрах от наших домов. В то время мы с мужем были молодыми специалистами, второй год работали в Казахской средней школе, преподавали русский язык и литературу. Стоял теплый ноябрьский вечер, мне еще не снилось, а на уроке ученики были на доске когда прогремел взрыв. Первая мысль — что-то случилось, на Казахском железнодорожном картере — там при добыче шельва иногда применяли взрывные работы. Но тут в небе образовался черный гриб, темнота охватила площадь. Многие подумали, что это атомная война.

Мурат Фиданов, Жидиков Султангаре, бросаясь к клубу, где должны были быть наши ученики — еще не закончилась дискуссия. А жители села уже бежали к лесу, в сторону железной дороги. Некоторые ребята-старшеклассники рванули туда на мотоциклах. Со старшими муж поехал в ту же сторону на грунтовой машине вместе с лесомехаником. Ту картинку, которая предстала перед нами, он потом описывал с жуткими подробностями. Ребята-старшеклассники под руководством взрослых сразу же включились в спасение пострадавших. Они выносили к машинным раненым, обгоревшим людям, которые мелили о помощи, кричали от боли, в носода просто даже плакали. Все в колоту вправо, подул сильный ветер, раненые люди пропали из виду, присели от холода. Ребята и взрослые отделили им свои



Почтить память погибших приехал
вице-главы Башкортостана Радий Хабиров.

4 июня 1989 года. В это же время остановилась жизнь сотен пассажиров поездов, мчавших навстречу друг другу — один из Новосибирска в Алдер, другой — из Алдера в Новосибирск. По приблизительным данным погибли от 375 до 634 человек, некоторые называют цифру 780. Более шестистот человек обгорели, получили травмы различной степени тяжести. И только 52 человека, некоторые называют цифру 780. Более шестистот человек не пострадали. Трагедия коснулась всю страну — пассажирами поездов были люди более чем сорока областей, нескольких республик Советского Союза.

На месте катастрофы погибли 11 человек из Башкирии, в том числе двое из нашего Ишимского района — Дамир Фазылов, возвращавшийся со службы в армии и не дожидаясь до родного Старо-Кубово, и помощник машиниста изгилет Сергей Мещеряков. Еще 20 человек умерли от травм и ожогов.

Выжить удалось 24 жителям республики.

В поездах было много детей: начались летние каникулы, ехали на отдых семьи с детьми, отправились к морю школьники. Среди погибших 181 ребенок.

И нет ничего удивительного, что тридцати лет не хватало, чтобы зарубцевались душевные раны, нанесенные той трагедией. 4 июня этого года илщины вновь встретили поезд памяти, на котором на 1710-м километре прибыли родственники погибших и пострадавших в железнодорожной катастрофе. Постаревшие матери продолжают приносить к груди портреты детей, которым не судено было стать взрослыми. Ложатся цветы на гранитные плиты с именами пассажиров, в считанные минуты превратившихся здесь в пепел, умерших от ран и ожогов. Начинается траурный митинг. В речах выступающих боль, мemento mori, как всеобщее могло случиться такое — несколько случайностей, соединившись, сложились в одну большую беду. И возмущение — халатность, разгильдяйство, безответственность, недоработка строителей трубопровода, эксплуатационников, железнодорожников привели к страшной трагедии.

Известно, на небо уходит дитя. Из чекинской 107-й школы погибли сразу 45 человек — дети, учителя. Они ехали на юг, в лагерь труда и отдыха. Ту поездку нужно было закончить хорошей учебной, поведением, общественной работой. Ребята должны были помогать колхозу в сборе черешни. Но им не судено было поладиться изгодами. Поэтому родители, помня лица детей, расставляют их портреты на траве, под железнодорожной насыпью, где стоял вагон, в котором ехали школьники. Выступают скандаль и обязательно ставят на нем черешню. «Мы и нынче привели с собой ягоды», — говорит Людмила Масалова.

Техника вот дождет идет... Людмила до сих пор гордится успехами сына Агмата и его друзей.



«Поезд памяти» прибыл на место катастрофы.

СТРУКТУРНО-ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ ЛЕЧЕБНО-ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

Деятельность по ликвидации медицинских последствий взрыва широкой фракции летучих углеводородов (ШФЛУ) и связанной с ним железнодорожной катастрофы организовывалась специально созданным штабом МЗ РСФСР и МЗ БАССР.

В зоне поражения в 23:40 по московскому времени 3 июня 1989 года оказались 1284 пассажира и 86 членов поездных бригад поездов № 211 и № 212, из них на месте катастрофы погибли 335 человек (26 %). Из 949 оставшихся в живых госпитализировано 808 человек (85 %), из них в ЛПУ г. Уфы — 597 (74 % от всех госпитализированных). Нам было изучено 505 карт стационарного больного (85 % от всех госпитализированных в ЛПУ г. Уфы).

В зоне поражения и непосредственной близости от нее были задействованы полковые формирования МЗ БАССР (40 БСБ, 5 БСПМ, сформированные в ЛПУ г. Уфы и БАССР, 75 бригад скорой медицинской помощи), Изгильская ЦРБ, Уау-Телякская СФБ, временный околочный госпиталь в здании школы.

Феда изоляции пораженных не превышала 1 часа. Медицинская помощь оказывалась в объеме первой медицинской, доврачебной и первой врачебной. По жизненным показаниям медицинская помощь оказана 420 раненым (52 %). Проведенные мероприятия позволили предотвратить летальные исходы на пути медицинской эвакуации.

Первая медицинская помощь в зоне поражения 41 % пораженных оказалась местным населением и в порядке само- и взаимопомощи. Первая медицинская помощь в порядке само- и взаимопомощи организовывалась 3-4 лидерами из числа пораженных.

Эвакуация пораженных проводилась в оживотный центр МЗ БАССР (80 коек) и 10 перепрофилированных хирургических и травматологических отделений ЛПУ г. Уфы (600 коек). С места катастрофы в ЛПУ и Уфа вывезено 74 % пораженных, вертелетамы — 24 %, полугитым транспортом — 2 %.

Поражающими факторами Уау-Теляксской катастрофы были последствия объемного взрыва ШФЛУ и связанная с ним деятельность открытого пламени и высокой температуры до 1000°С, интоксикация продуктами горения, последствие огоричной травматизации, связанной с железнодорожной катастрофой, полициклическая трава.

Удаленность очага поражения от конечной время суток, позднее подключение к эвакуации вертелетов Министерства обороны сказались на сроках эвакуации. До 24 % пораженных доставлены в больницы г. Уфы в первые 6 часов после взрыва, 55 % — в интервале от 8 до 16 часов, 21 % — позже 16 часов.

Практически все госпитализированные в ЛПУ г. Уфы пораженные имели психопатологические расстройства, охватывающие различные ступени, охватывающие шоком, охватывающие ступени шока (ОДП) установлены в 47 % случаев, ЧМТ — в 21 %. Переломы конечностей, баротравмы, повреждения внутренних органов выявлены у 3-20 % пораженных.

Виды поражения	Число
1. Термические ожоги	335
2. Механические повреждения	181
3. Травмы	181
4. Травмы	181
5. Травмы	181
6. Травмы	181
7. Травмы	181
8. Травмы	181
9. Травмы	181
10. Травмы	181



ПАМЯТЬ СИЛЬНЕЕ ВРЕМЕНИ (ВОСПОМИНАНИЯ)



УЖАС ТОЙ ТРАГЕДИИ НЕ ЗАБЫТЬ НИКОГДА

4 июня 2019 г. на 30-летний годовщине я обратился к временно исполняющему тогда обязанности Главы республики Равно Фаритовну Хабирову с предложением о выпуске книги памяти Улу-Тел'евской трагедии. Показал ему фотографии, на которых был разбит трубопровод диаметром 720 мм. Р. Ф. Хабиров отметил, что железнодорожной катастрофе посвящено множество публикаций в периодических изданиях, имеется большой архив фотоматериалов. Все это можно обобщить и выпустить отдельной книгой. Он также поделился воспоминаниями о своем участии в ликвидации последствий трагедии: «Я тогда окончил юридический факультет Башгосуниверситета. И с утра мы пришли сдавать госэкзамен по уголовному праву. Обком комсомола бросил ключ, и мы, ребята, в основном отслужившие в армии, послали слова, на место катастрофы. С нами были курсанты школы МВД, а они тогда совсем еще юные были, в армии не служили, и в оборотке падали, когда несли носилки с обожженными людьми. Мы их замочили. Помню, как пристали самолеты с лекарствами из Америки, как работали наши врачи в эвакуационном центре. Очень тяжелые воспоминания остались в памяти».

Я сам тогда работал мастером внеплановых сетей и сооружений на ЛПДС «Улу-Тел'ев». Меня назначили старшим, ответственным той зоны, где предстояло устранить последствия взрыва и по мере возможности проводить восстановительные работы. К ликвидации последствий взрыва приступили на следующий же день. С 5 июня и по 28 сентября я круглосуточно находился там. Прибыл на место взрыва газопровода, я занялся в первую очередь обеспечением прибывших на по-



111



Предположительно в третьих числах июня месяца произошла утечка газа, плотность которого в 1,5 раза выше, чем плотность воздуха. Газ заполнил дощавый, по которой пролегла железная дорога – перетон между станциями Ава и Улу-Тел'ев на 1710-м километре. При прохождении двух пассажирских поездов, по мнению специалистов, могло произойти заклинение и превышение ПДК и это могло стать причиной взрыва. 1710-й километр железной дороги – это глухой лес у подножия Змеиной горы, через которую был проложен стальной газопровод диаметром 720 мм.

В конце августа в районе Змеиной горы начали вскрытие газовой трубы ШВБТУ диаметром 720 мм для снятия изоляции и экспертизы трубы на этом участке. Работали на этом участке около 180 человек до 28 сентября. Местами на трубах была повреждена изоляция, так как прокладывали трубопровод по камням.



136

УЛУ-ТЕЛЕВСКАЯ КАТАСТРОФА ГЛАЗАМИ СУДЕБНЫХ МЕДИКОВ

Прогнозируемая 4 июня на перегоне Ава-Улу-Тел'ев в Итатинском районе Башкирской АССР железнодорожная катастрофа была и остается крупнейшей в истории России и СССР. Эта трагедия неизживаемой болью отозвалась в сердцах жителей Башкирии и всей страны.

Руководство Республиканского бюро судебно-медицинской экспертизы (СМЭ) после получения известия о большом несчастии с массовой гибелью людей срочно созвало всех сотрудников на рабочем месте, где кратко было доложено о характере, масштабах и объеме предстоящей работы. Были проведены организационные мероприятия судебно-медицинской службы для работы в экстремальных ситуациях. К 8.30 утра были сформированы экспертные бригады по 3 человека (врач, лаборант, санитар). Были выданы секционные наборы, халаты, перчатки и другие расходные материалы. К началу поступления тел погибших с места катастрофы были исследованы трупы, ранее поступившие в Бюро СМЭ. Таким образом, были подготовлены секционные и холодильные камеры для массового приема тел погибших в железнодорожной катастрофе. Министерством здравоохранения БАССР и руководством Бюро дополнительно были организованы походы на территории двора морта, на стоянке рефрижераторов, железнодорожной тушик с прилегающей территорией недалеко от морта. На эти «походки» были отведены секционные столы, куда доставлялись тела погибших с места катастрофы. Также были использованы пилотажно-информационные отделения больницы. Уфы. Было сформировано 12 экспертно-следственных бригад.



Узда за пострадавшим в одной из уфимских больниц

К моменту начала судебно-медицинских исследований тел погибших с места катастрофы вернулись инвентарь Бюро СМЭ Н. В. Чернов, который доложил об объемах катастрофы, возможном характере травм, с которыми предстоит столкнуться врачам-экспертам (скольжения, удары, огневые, облучившие тела с прогарением). Были определены методы, объекты и порядок исследований, их регистрация, сформирован информационный центр. В связи с масштабом катастрофы и большим количеством погибших объем работы был огромным и сложным, продолжительность рабочего времени не регламентирована. Было решено полностью использовать сменный день, с перерывом на обед. В лесопарковой зоне вблизи морта был организован выездной буфет. На помощь судебным медикам республики прибыли специалисты из соседних областей. Также были определены места регистрации трупов и оформления врачебных свидетельств о смерти.

Процесс опознания проводился органами следствия с участием судебно-медицинских экспертов. Для работы с погибшими были привлечены бригады скорой медицинской помощи, психологи, организована реанимационная палата для оказания экстренной медицинской помощи. Таким образом, все организационные мероприятия судебно-медицинской службы для работы в экстремальных ситуациях были проведены за короткий промежуток времени. По мере поступления тел погибших в морт и на выделенные «походки» началась работа экспертов. В течение

151



мощь рабочим специально пригласившими, предателями личной гигиены, питанием, одним словом, всем необходимым. И, надо сказать, помощь приходила отовсюду и в большей части из запасов республики.

По прибытии на место взрыва я увидел стволы обрубленных, обожженных деревьев. Нам была поставлена задача выкорчевать этот участок леса. С самолета У-2 сделали съему территории взрыва. Прибыла помощь от таких предприятий, как «Архангельск», «Октябрьскнефть», «Чекмагушнефть», «Уфамагнезит», «Станнефто», всего от 14 предприятий.

Лес начали корчевать 12 июня, а закончили 21 июня 1989 года. Работали более 700 человек. Жили они в 8 10-местных и трех 40-местных палатках.

При корчевании леса около железнодородного полотна нашли военный билет человека с армянской фамилией, уроженца г. Куйбышева. Также были найдены часы, стрелки которых остановились на 1 часе 12 минут. Их сдали в отдел Гражданской обороны.

6 июня 1989 г. 12 вагонов с обгоревшими трубами были доставлены на станцию Урмаи для опознания родственниками и впоследствии увезены на Алшский металлургический завод. Они просят там 3 или 4 тонны.

В начале июня 1989 г. специалисты откопали газовую трубу диаметром 720 мм на месте взрыва, отрезали ее метолом взрыва от магистральной трубы. Восстановили этот участок, опрессовали его водой в 85 атмосфер. Трубу, которую разорвало, находились на расстоянии около 600 метров от железнодорожного полотна, а не у железной дороги, где произошла авария поездов. Попрелесную трубу заглушили в автомашину, укутали пленкой, закрепили и отправили на экспертизу в Институт газотранспорта имени Е. О. Патона в г. Киев. Сопровождал машину представитель «Уралгаза» У. Сабитов.

Газопровод ШВБТУ был сдан в эксплуатацию в 1985 г., а в 1987 г. передан в ведомство Уфа-Сибирских магистралей (ныне Транснефть-Урал).

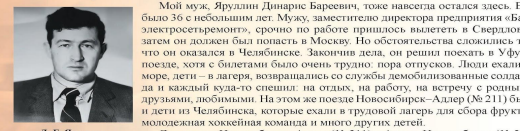
В 1987 г. были сокращены объемы добычи, заторовые нефтепродуктов и газопровода. Они передавали данные о состоянии этих трубопроводов (давление в трубопроводе, категорию и арендную плату, наличие утечек) оператору ЛПДС «Улу-Тел'ев». Трубу оставили без телеметрии, также ее перестали облетать вертолет.

155

ПАМЯТЬ НЕ ОТНУСКАЕТ

*И не лечит нас время, и боль не стихает...
И сиюминутно обхватит себя все сильнее,
Только помнить все痛心 и не забывает
Дорогих наших, вечно любимых людей.*

4 июня 1989 года... Сегодня для многих эта дата ни о чем не говорит. Но есть сотни людей, для которых этот день разделен их жизнь на «до» и «после». Было счастье, радость, жизнь, семья, надежда, будущее... Не стало ничего, для кого-то – совсем ничего... Погибли, стертые жизнью дети, матери, отцы, сестры, братья. Об этом и сегодня говорить очень трудно, забыть невозможно – память не отпускает. 1710-й километр, недалеко от Уж-Тел'ева, стал местом встречи с нашими дорогими, любимыми людьми, которые превратились в пепел, стали травой, цветами, деревьями. На этом месте разросся лес, и трудно сейчас представить обугленные деревья, черную землю с обгоревшими остатками вещей, вагонов. Почти 32 года, каждый год, мы встречаемся с родственниками, близкими погибших из Челябинска, Новосибирска, Омска, Уфы. Но с каждым годом нас остается все меньше – время беспощадно, жизнь не вечна.



Д. К. Юлинькин

Мой муж, Юрий Иванович Баронов, тоже навсегда остался здесь. Ему было 36 с небольшим лет. Мужу, заместителю директора предприятия «Башэлектросетремонт», срочно по работе пришлось выехать в Свердловск, затем он должен был поехать в Москву. Но обстоятельства сложились так, что он оказался в Челябинске. Закончив дело, он решил поехать в Уфу на поезд, так с билетами было очень трудно. Пора отъезда. Люди ехали на море, дети – в лагерь, возвращались со службы демобилизованные солдаты, да и каждый куда-то ехал: на отдых, на работу, на встречу с родными, друзьями, любимыми. На этом же поезде Новосибирск-Алдер (№ 211) был и дети из Челябинска, которые ехали в трудовой лагерь для сбора фруктов, молодежная хоккейная команда и много других детей.

Для поезда Новосибирск-Алдер (№ 211) из Алдери-Новосибирска (№ 212) мальчик натерпел друг к другу в вонючей темноте к месту страшного взрыва. Люди отдылаки, спяли, многие разговаривали, что уже подымают.

Очевидцы из Челябинска, родившихся в этот день, рассказали, что на многие километры было слышно огнем, к вагонам невозможно было подойти, обгоревшие люди едва-едва бежали в лагерь.



Были и те, кто чудом спасся, были спасенные, многие из которых умирали в больницах. И изо дня в день поезда, поезда. Может жить, может, где-то в больницах. Странные процедуры опознания останков, уведомлений, вещей. Мы нашли блокнот с увещиваниями ласками и фотографией. Те, кто оказался в эпицентре взрыва, превратились в пепел, в том числе и мой муж. Как бы горестно ни было, пришлось забрать урну (это тоже маленькая братская могила, я думаю). Новоиспеченные 32 урны по инициативе Харьмова Виктора Петровича, офицера-афганца из Челябинска, потерявшего жену и двоих сыновей, были захоронены на месте

160



УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОАППАРАТА



Место катастрофы с высоты

181



Место вывала двух встречных пассажирских поездов

185



Посадка вертолета Ми-8 на площадку за Уфимским цирком



Руководитель полетами подполковник И. А. Боданов на площадке за Уфимским цирком

191



Движение на железнодорожном участке восстановлено



Мемориал скорби и памяти
(г. Челябинск)



Памятник жертвам железнодорожной трагедии
(г. Омск)


196



Мемориал памяти погибших в Улу-Телякской трагедии (1710-й километр Транссибирской магистрали)

197

Над изданием работали более 20
авторов, а также сотрудники
Администрации Главы РБ,
Администрации муниципального
района Иглинский район РБ, ГАУН
РБ «Башкирская энциклопедия» и др.





Издание осуществлено при
финансовой поддержке
ПАО «Транснефть» (г. Москва)

Спасибо
за внимание!

