

# «УЛУ-ТЕЛЯКСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»



По поручению Главы  
Республики Башкортостан  
Р. Ф. Хабирова издана книга «Улу-Телякская  
трагедия: книга скорби и памяти»



# «УЛУ-ТЕЛЯЖСКАЯ ТРАГЕДИЯ: КНИГА СКОРБИ И ПАМЯТИ»

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

# Авторы воспоминаний

- ◆ Абдеев Марс Талипович, подполковник в отставке, член Совета ветеранов Управления ФСБ РФ по РБ
- ◆ Аскараров Аскар Фатович, доктор медицинских наук, профессор
- ◆ Беллендир Светлана Фаиновна, главный редактор газеты «Ветеран Башкортостана»
- ◆ Гафуров Мадриль Абдрахманович, кандидат философских наук, заслуженный работник культуры БАССР
- ◆ Егорова Лариса Викторовна, ответственный секретарь общественно-политической газеты «Иглинские вести»
- ◆ Крыкля Александр Сергеевич, травматолог-ортопед
- ◆ Канышев Николай Николаевич, заместитель начальника Управления культуры администрации Ашинского муниципального района
- ◆ Кутлугаллямов Марсель Аксанович, журналист, заслуженный работник культуры РФ и БАССР
- ◆ Мазуронис Антон Альгимантович, заведующий отделом писем общественно-политической газеты «Иглинские вести»
- ◆ Нигматуллин Заки Хурматуллович, заведующий отделом экспертизы потерпевших, обвиняемых и других лиц Бюро судебно-медицинской экспертизы БАССР
- ◆ Сочилев Борис Алексеевич, заместитель министра здравоохранения по гражданской обороне и мобилизационной работе БАССР
- ◆ Старухина Вера Георгиевна, заместитель главного редактора общественно-политической газеты «Иглинские вести»
- ◆ Терегулова Закия Сагадатовна, доктор медицинских наук, профессор
- ◆ Фаррахова Сирина Фанзаровна, корреспондент общественно-политической газеты «Иглинские вести»
- ◆ Хатыпов Халит Галямович, мастер очистных сооружений НПС «Улу-Теляк»
- ◆ Чернова Надежда Александровна, заместитель начальника Саткинского ГОВД – начальник Штаба

# Структура издания

Состоит из трех частей:

- В первой части издания **«Со страниц газет и книг»** приведены опубликованные материалы. Статьи журналистов республиканских и центральных газет описывают 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



## ИЗЛИТЫЕ В БОРЬБЕ ЗА ЖИЗНИ ПОСТРАДАВШИХ

Треугольное 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 слезы и дрожь, 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 коридоре. Здесь оказывали им первую помощь — проводили противочумную терапию, обрабатывали раны, ошпарили. Стоя, крики. Раненые все прибывают. Уже подходят к концу медицинские 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 Арзамбаева 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. Толковый плачет, но от отца ушел. Взял его на руки, заутюжил, 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 взрывом рельсы, свистовые, которые переезжали в Москву, которые передавали в Москву и 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 Октябрь» (в настоящее время «Ижевские 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

Поведу я, 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 били на доске когда прогремел взрыв. Первая мысль — что-то случилось на Казахском железнодорожном картере — 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 лесомеханиками. 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 мледали от боли, кричали от боли, в носода просто даже плакали. Все в слезы и в кровь, подругам раненые люди просили пить, присесть от холода. Ребята и взрослые отдали им всю



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 шестистого человек обгорели, получили травмы различной степени тяжести. И только 52 человека, некоторые называют цифру 780. Более шестистого 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 Ижевского района — Дамир Фазылов, возвращавшийся со службы в армии и не дожидаясь до родного Старо-Кубово, и помощник машиниста изгипет 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 встречали 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 суджено было стать взрослыми. Ложатся цветы на гранитные плиты с именами пассажиров, в считанные минуты превращаются здесь в пепел, умерших от ран и ожогов. Начинается траурный миг.

В речах выступающих боль, мemento, 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 черники. Но им не суджено было поладиться изгодами. Поэтому родители, помня своих детей, расставают их портреты на траве, под железнодорожной насыпью, где стоял вагон, в котором ехали школьники. Выступают скандаль и обязательно ставят на нем чернику. «Мы и нынче привели с собой ягоды», — говорит Людмила Масалова. — Техника вот дождет...».

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 околовый 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 ожоговый центр МЗ БАССР (80 коек) и 10 перепрофилированных хирургических и травматологических отделений ЛПУ г. Уфы (600 коек). С места катастрофы в ЛПУ г. Уфы вывезено 74 % пораженных, вертолетами — 24 %, попутным транспортом — 2 %.

Поражающими факторами Уау-Телякской 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 вертолетов Министерства обороны сказались на сроках эвакуации. До 24 % пораженных доставлены в больницы г. Уфы в первые 8 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 пораженных
1. Термические ожоги	808
2. Механические повреждения	1284
3. Интоксикация	1284
4. Полициклическая трава	1284
5. Баротравма	1284
6. Психопатологические расстройства	1284



## 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 объединить 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 прилетали самолеты с лекарствами из Америки, как работали наши врачи в больничном 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-



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 ШВБГУ 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.



### УЛУ-ТЕЛ'ЕВСКАЯ КАТАСТРОФА ГЛАЗАМИ СУДЕБНЫХ МЕДИКОВ

Произошедшая 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 этих «походах» были установлены секционные столы, куда доставлялись тела погибших с места катастрофы. Также были использованы пилотажно-информационные отделения больницы г. 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 (скользкие, ударные травмы, околывые, обугливание тел с прогоранием). Были определены методы, объекты и порядок исследований, их регистрация, сформирован информационный центр. В связи с масштабами катастрофы и большим количеством погибших объем работы был огромным и сложным, продолжительность рабочего времени не регламентирована. Было решено полностью использовать рабочий день, с перерывами 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



мощь рабочих специальностями принадлежало, предметами личной гигиены, питанием, одним словом, всем необходимым. И, надо сказать, помощь приходила отовсюду и в большей части из запасов республики.

По прибытию на место взрыва я увидел стволы обугленных, 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», «Станфит», 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 Липовский 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. Попреледную 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 ШВБГУ был сдан в эксплуатацию в 1985 г., а в 1987 г. передан в ведомство Уфа-Сибирских магистралей (ныне Транснефть-Урал).

В 1987 г. были совершены обобщения, зарисованы нефтепродукты и газопроводы. Они передавали данные о состоянии этих трубопроводов (давление в трубопроводе, катодную и анодную защиту, наличие утечек) оператору ЛПДС «Улу-Тел'ев». Трубу оставили без телеметрии, также ее перестали облетать вертолет.

### ПАМЯТЬ НЕ ОТНУСКАЕТ

*И не лечит нас время, и боль не стихает...  
И с каждым годом обостряет свои все страсти,  
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 разделил 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. Юрлюк

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 натереть друг к другу в вонючей темноте к месту страшного взрыва. Люди отдышка, спали, многие разговаривали, что уже подымают.

Очевидцы из Челябинска, находившихся в поезде, 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, увещиваний, вещей. Мы нашли блокнот с увещиваниями людьми и фотографии. 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



## 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)

Коллектив Государственного автономного учреждения науки Республики Башкортостан «Башкирская энциклопедия» благодарит всех, кто оказал содействие в подготовке издания. Выражаем признательность коллективу Национальной библиотеки имени Ахмет-Заки Валиди Республики Башкортостан за помощь в предоставлении периодических изданий. Благодарим Администрацию муниципального района Иглинский район Республики Башкортостан за организацию сбора материалов.

Спасибо  
за внимание!

