



Нечётный парк прибытия станции Свердловск-Сортировочный после взрыва представлял собой гору искорёженного металла



Так место взрыва выглядит в наши дни



4 октября 1988 года небо над Свердловском заволокло клубы чёрного дыма. Пожар на Сортировке удалось потушить лишь во второй половине дня



Воронка на месте взрыва была засыпана менее чем за сутки. Но движение через нечётную систему станции возобновилось только 7 октября. На снимке: рабочие укладывают рельсы по уже засыпанной воронке



На фоне этого дома осенью 1988-го можно было снимать фильм о войне. Но его было решено восстанавливать. Сегодня здание укреплено металлическими стяжками, которые хорошо видны на снимке

не те кнопки. Но то, что происходило в Советском Союзе в конце 80-х, похоже, не имеет прецедентов. Давайте вспомним самые громкие только железнодорожные ЧП той поры.

4 июня 1988 года в Арамасе взлетают на воздух три вагона со 120 тоннами взрывчатки, в результате чего погибает 91 человек. Причины взрыва точно не установлены, но предполагается, что опасный груз перевозился с нарушениями.

Ровно через год – 4 июня 1989 года (во время работы Первого съезда народных депутатов СССР) – на перегоне под Ашой встречается поезд «Новосибирск-Адлер» и «Адлер-Новосибирск». Ложбина заполнена взрывоопасным газом, который вырывается из проходящего рядом неисправного трубопровода. Искра из-под локомотивного пантографа (а может, и непотушенная сигарета из окна вагона) – и в огне гибнут 575 человек.

Между этими событиями – взрыв на станции Свердловск-Сортировочный. И снова четвёртое число! По количеству жертв свердловская катастрофа намного уступает двум другим, но нанесённому материальному ущербу – многократно их превосходит.

Я далёк от того, чтобы объяснять совпадения чисел и повторяемость событий мистикой. И тем более приписывать цепь советских катастроф 80-х годов западным спецслужбам, которые таким образом дестабилизировали ситуацию в СССР (сторонники у такой гипотезы есть и сейчас).

Когда звучит страшный взрыв в Арамасе, а решение об изменении правил перевозки разрядных грузов принимается спустя четыре с половиной месяца (уже после Свердловска), то это не мистика, это Система. Система ограниченной ответственности, которая в условиях жёсткого диктата ещё могла худо-бедно функционировать, но в условиях ослабления гаек показала полную несостоятельность. А потому история свердловского крушения – всего лишь частный случай в истории крушения огромной страны.

«Сегодня, уважаемые читатели, на этом месте должен был располагаться совсем другой материал. Сегодня – двадцать лет с того дня, когда танки стреляли по Белому дому. И вполне уместно было бы анализировать не транспортную, а политическую катастрофу, описывать её причины и «ликвидацию последствий». Но я решил вспомнить подробности не общественного, а совершенно обычного – просто очень мощного – взрыва.

Безусловно, между техногенными и политическими катастрофами нельзя проводить прямых аналогий. Но что-то общее в их первопричинах есть: назревающая опасность не замечается, противоречия игнорируются, ответственные лица и структуры проявляют удивительно безответственность, события пускаются на самотёк. И в финале закономерно происходит взрыв.

С начала XXI века в России произошло множество больших и малых ЧП. Но ничего, подобного свердловскому взрыву 1988-го и трагическим московским событиям 1993-го, слава Богу, не случилось. Очень бы хотелось думать, что из пережитого всё-таки извлекаются уроки.

Общество
ограниченной
ответственностью?

От техногенных катастроф не застраховано ни одно государство. Масштаб и частота этих грозных событий если и зависят от уровня развития страны и её общественного устройства, то лишь в очень небольшой степени. В рыночной или плановой экономике, в частных компаниях или на госслужбе людям свойственно совершать просчёты, не задумываясь о последствиях, допускать оговорки и нажимать

гоны с неисправными люками и дырами в полу. Только в мае 1988 года на станцию отправления поступило 95 единиц такого подвижного состава. Теперь давайте вспомним, почему стало возможно возмещение взрывчатки. Да потому что гекоген просто высыпался из вагона в момент столкновения!

Компетентные органы тогда же проверили вагон с подобным грузом на станции Нерюнгри. И вот какая картина представила их взору: мешки порваны, взрывчатка рассыпана, в стенах зияют щели. Так перевозился гекоген. с того самого Красноуральского химзавода. И вы думаете, кто-нибудь за это ответил?

Уже существовали рекомендации комитета «ЭкоСОС» ООН о порядке транспортировки взрывчатых веществ, а советские правила так и оставались беспомощными. Что же мешало привести их в соответствие с международными нормами? Один из разработчиков ГОСТов на перевозку разрядных грузов дал по этому поводу потрясающее показание: «В связи с дефицитом пиломатериалов и выходом известного постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР об экономии материалов было принято решение об изменении тары. В свете этого мы пришли к выводу о целесообразности замены деревянных ящиков». То есть руковод-

ствовались совсем не интересами безопасности, чего и не собирались скрывать. Принцип, по которому долго жила страна – «А нам всё равно» – во второй половине 80-х не сдерживался уже никем и ничем. И потому череда катастроф той эпохи была неизбежной. В 88-м обвинительный приговор в отношении стрелочника ещё мог бы состояться. В 90-м в городе Свердловске это оказалось совершенно невозможно: дело разваливалось на глазах у возмущённой общественности. И суду не оставалось ничего, кроме как констатировать некачественную работу следствия. В судебном определении отмечалось, что органы следствия

обязаны выявить все обстоятельства взрыва. Однако этого сделано не было. Совершенно не исследован вопрос о влиянии чрезмерных нагрузок на работу дежурной по станции. Проигнорирована недобросовестность составителей правил перевозки разрядных грузов. «Выводы следствия о механизмах взрыва не имеют под собой достоверной основы», – говорилось в газетном отчёте с того судебного заседания, – хотя этот вопрос крайне важен для определения степени вины грузоотправителя. И дело направили на дополнительное расследование – на имя Генерального прокурора СССР. Оно ещё долго – до 1992-го

года – кочевало по судебным инстанциям, пока не было закрыто за давностью произошедшего.

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Татьяна Хамова:

«Когда состав покатился, старший диспетчер закричал: «Там же разрядный груз!». И сразу в моей голове мелькнуло: «Тюрьма?»»

Татьяна Георгиевну Хамову я разыскал в одном из городов Свердловской области (не называю, в каком, дабы избежать её от назойливого внимания представителей СМИ). Ожидая увидеть человека, на которого тяжёлая пережитого наложила свой отпечаток, я был удивлён: меня встретила доброжелательная, живая, открытая для общения женщина.

–Татьяна Георгиевна, я хорошо помню первое судебное заседание в ДК на Сортировке и ваши показания. Когда вы в своём рассказе дошли до момента раскрепления состава, то на какие-то секунды замолчали и... заплакали. Но когда в конце допроса судья спросил, признаёте ли вы себя виновной, решительно ответили: «Нет».

–И я по-прежнему утверждаю: «Нет». Моё мнение остаётся прежним: во всём были виноваты устройства закрепления составов – УЗС. Их поставили в наш парк прибытия как эксперимент, в совершенно недоработанном, сыром виде. Если бы состав был закреплён башмаками, то этого бы не случилось. Хотя потом выяснилось ещё много сопутствующих причин.

(Поясним: чтобы убрать из-под колёс тормозные башмаки, необходимо слегка оттянуть состав. То есть локомотив должен быть к нему прицеплен. И покаяться сами по себе вагоны никогда не смогут – авт.).

–То событие у многих в нашем городе изменило жизнь.

–Изменило совершенно поразному.

–Кто-то остался инвалидом или потерял родственника. Кто-то, проживая в ветхих домах и не надеясь получить жильё, сразу же переехал в новую квартиру. Вы согласны с тем, что вашу судьбу это событие поломало?

–Конечно. Я себя не реализовала как профессионал. С 35 лет я не работаю.

–Не работаете вообще?

–Мне говорили: «Иди в пере-



Татьяна Хамова: «Наступает октябрь – и поневоле всё всплывает в памяти»

ход газетами торговать». Но я почитала, что не буду работать. Я сама так решила!

–Что все эти годы давало вам силы жить?

–Семья. Дети. Благо, в тот момент у меня была дружная семья. И до сих пор она дружна.

–Я выросла в этом доме, в простой рабочей семье. Цели свои я поставила ещё в десятом классе. Не знаю, откуда была эта мудрость, но я чётко понимала: мне хватит среднего технического образования, у меня будет семья, будут дети. И я обязательно дам детям высшее образование! И цели этой я достигла.

–Сколько лет вы отдали железной дороге?

–Семнадцать с половиной.

–И всё на Сортировке?

–Да. Начала приёмсдатчиком. Работала оператором горки, дежурной по станции, дежурной по парку прибытия.

–Работу свою любили?

–Работу я любила очень! Как

сейчас помню – идёшь на смену в приподнятом настроении, манюкур сделан, причёсочка сделана... Хотя, казалось бы, смена ночная и на посту сидишь одна. Но идёшь с ощущением, что 12 часов будешь наслаждаться этой работой. Вот такой я себя запомнила.

–Ваши коллеги рассказывали мне, что на станции вы были передовиком.

–Я знала, что меня там любят и ценят. Помню, была одна ночь – я пропустила 86 поездов. И вот звонит маневровый диспетчер с четвёртой горки. Я ему называю эту цифру. А он мне в ответ: «Ну ты просто изюминка!».

–После взрыва много писали о том, что станция работала с колоссальным напряжением, что нагрузка на вас превышала все мыслимые пределы.

–(Вздыхает). Ну, мы и не знали, что можно по-другому работать. Конечно, сейчас понимаешь, что из нас выжимали все соки. В моей памяти осталось, что за ночную смену я худела на два килограмма.

–А та смена?

–Был обычный, очень напряжённый режим. И, конечно, сверху давили: кровь из носа, но 72 поезда нужно к утру «разобрать».

–Каким вам запомнился момент катастрофы?

–Хорошо помню, что было до взрыва – в эти две-три минуты. Когда состав покатился, я не растерялась, не запаниковала. Я просто давала чёткие команды. Кричала, чтобы подошли все башмачники, кто свободен... Потом я начала докладывать одновременно старшему диспетчеру и маневровому, что третий путь «покатился».

О том, что там был разрядный груз, я не знала – мне приказ не передали. Это потом доказали на суде. Когда состав покатился, старший диспетчер закричал: «Там же разрядный груз!». И я только, помню, сказала: «А что сейчас будет?». И сразу в моей голове мелькнуло: «Тюрьма?».

После этого я взяла трубку отделения и уловом диспетчеру доложила, что состав покатился. В этот момент услышала щелчок – составы столкнулись. Но взрыва сразу же не последовало. И я продолжала рассказывать ситуацию.

–Взрыв! Меня откинуло назад. На каком расстоянии от места взрыва вы находились?

–Думаю, метров триста... Взрыв был сильнейший, конечно. Потом я уже всё помню очень плохо.

В одних носках – ну, вот как была в шлёпках на посту – по коржённому лесенкам как-то выползла на улицу и пошла искать сигнальщиков-башмачников. Я хотела убедиться, что они живы. Молодой парень (не помню, как его звали) повесил фонариком и сказал: «Вы полностью в крови, и вас нужно отвести на «скорую помощь».

–По-моему, он довел меня до конторы станции. Ну, а там уже было много военных. Помню, как один лейтенант снял с себя китель и накинул его на меня... Затем меня отвезли в больницу, где уже находилась вся наша смена. И маневровый диспетчер говорит: «Смотри-ка, у неё всё ещё ручка в руке!».

Когда работаешь, то в одной руке всегда держишь телефонную трубку, а другой всегда пи-

шешь. И в больницу меня привезли с этой шариковой ручкой!

–Первый суд запомнился очень хорошо. Тогда дело отправили на допросование. А был ещё и второй?

–Конечно, был. Этот дамочков меч висел надо мной почти четыре года... Дело передали в Челябинский областной суд. В то время я находилась то в больнице, то дома. И было ощущение, что всё это происходит не со мной.

Наступил день, когда челябинский суд приехал сюда и огласил своё решение. Смысл его сводился к тому, что для общества я не опасна и за давностью лет дело можно закрыть. Меня спросили: «Вы согласны с этим решением?» И я, конечно, ответила: «Да».

–Татьяна Георгиевна, вы бы хотели что-то сказать читателям со страниц газеты?

–Мне бы хотелось поблагодарить всех, кто принимал участие в моей судьбе. Но в первую очередь – врачей железнодорожной больницы на Гражданской, 7. Была целая история, как они меня спасали. И они сделали всё, чтобы я не упала духом. Низкий им поклон.

И, конечно же, низкий поклон всем моим защитникам. Поверьте: их было немало. И передавали они мне деньги через кого-то, и в больницу приходили... В то время я уже думала, что обязательно выкарабкаюсь – я верила в это на сто процентов.

–Психологи знают, как сложно добиться, чтобы такое потрясение перестало быть для человека актуальным.

–Наступает октябрь – и поневоле всё это всплывает в памяти. Хочешь не хочешь – всё равно всплывает. Но всё-таки это уже далеко. Это четверть века! И самое главное, что я ни на кого не обижена – это тоже меня спасло.

–На мой взгляд, эта история имела для вас самый благоприятный исход из всех возможных.

–Видимо, высшие силы помогли...

Василий ВОХМИН

ПОСЛЕ ВЗРЫВА

