

НЕЩАСНІ ВИПАДКИ Й КАТАСТРОФИ НА КИЇВСЬКОМУ ТРАМВАЇ (1891–1940)

Наводиться історіографія та класифікація нещасних випадків і катастроф на київському рейковому транспорті з 1891 по 1940 роки. Показано, що характер і причини пригод змінювалися з часом. Спочатку основним фактором була новизна цього виду транспорту й незвичність його для городян; надалі на перший план вийшли технічні проблеми, що посилювалися у кризові часи, а потім "людський фактор".

Ключові слова: Київ, транспорт, трамвай, катастрофи.

Поява в Києві в липні 1891 року міського рейкового транспорту (конки; у лютому 1892 – парового, у червні – електричного трамвая) помітним чином вплинула на характер міського життя, змінивши структуру вуличного руху. Крім безумовної зручності для городян, новий транспорт приніс проблеми, пов'язані, в першу чергу, з підвищеною небезпекою для пішоходів і пасажирів. Стали регулярно траплятися нещасні випадки різного ступеня серйозності за участю рейкових транспортних засобів.

У цій статті наводиться історіографія та класифікація нещасних випадків і катастроф на київському рейковому транспорті за перші п'ятдесят років його існування. Джерелами є київська періодична преса й документи з фондів Державного архіву міста Києва та Державного архіву Київської області.

Аналіз інформації про події на київському трамваї дозволяє виокремити такі їх категорії (деякі випадки потрапляють до більш ніж одної категорії):

- 1) нещасні випадки з пасажирами у вагонах (травми при вході й виході на ходу, враження електричним струмом і т.д.);
- 2) зіткнення трамвайних вагонів із пішоходами ("попадання під трамвай");
- 3) аварії трамвайних вагонів (схід з рейок, скочування зі спуску, загоряння і т.д.);
- 4) зіткнення трамвайних вагонів між собою;
- 5) зіткнення трамвайних вагонів з іншими учасниками дорожнього руху (кінними екіпажами, автомобілями і т.д.).

Дрібні випадки з пасажирами почалися буквально в перші дні експлуатації конки. Рух на першій дільниці, Великою Васильківською (нині Червоноармійською) вулицею, було відкрито 30 липня (11 серпня за новим стилем) 1891 року. За тиждень, 6 (18) серпня, відкрився відрізок по Хрещатику, де пасажиропотік став значно вище. "Очень многие из публики, – повідомлялося двома днями пізніше в газетному репортажі, – вскакивающие на ходу и выпрыгивающие из вагонов, преимущественно из простых классов, срывались и катились на мостовые, теряя шляпы и пачкаясь в пыль"¹. Пасажири, очевидно, не могли передбачити наслідків входу й виходу під час руху. Більш серйозний випадок стався на тому ж Хрещатику в травні 1892 року. Київський домовласник М. скочив на ходу у вагон поїзда конки, після чого захотів перейти в інший вагон, в якому було менше публіки. Забувши про те, що на Хрещатику між двома коліями встановлено стовпи електричного освітлення (про що у всіх вагонах конки було вивішено оголошення), М. спробував покинути вагон з лівого боку – й одразу "был сорван с подножки вагона и, обернувшись два раза вокруг столба, полетел на мостовую". Його знайомий, що їхав у вагоні, спробував надати допомогу потерпілому, для чого, в свою чергу, висунувся з вагона з лівого боку й тут-таки "был выхвачен другим столбом и также брошен был на мостовую", отримавши при цьому серйозні травми².

Подібні випадки траплялися й пізніше. У лютому 1893 року пасажир висунув голову з вагона й так сильно вдарився об ліхтарний стовп, що впав на підлогу; "целостью головы, – повідомляв

репортер, – он обязан исключительно плотной меховой шапке"³. Набагато менше пощастило в листопаді 1900 року пасажиру електричного трамвая біля парка "Шато-де-Флер" (поблизу нинішнього стадіону "Динамо"). Рушивши повним ходом на початку підйому на Печерськ, вагон раптово зійшов з рейок і покотився назад під ухил. Пасажира, що стояв на задньому майданчику й дивився вперед, перекинувшись через бар'єр, затиснуло між вагоном і телеграфним стовпом. Йому розчавило голову, і він помер на місці⁴. Через півроку після цього випадку, в травні 1901 року, вагоновод електричного трамвая (який, здавалося б, мав усвідомлювати небезпеку набагато краще, ніж пасажир!) на Безаківській вулиці перекинувся через перила вагона, і його голову притиснуло до стовпа, повз який проходив вагон, з такою силою, що він був викинутий з вагона, отримавши при цьому важку травму голови⁵.

Отже, основною причиною нещасних випадків з пасажирами (й іноді з трамвайними службовцями) в перші роки була їх власна неухважність і нерозуміння небезпек, пов'язаних з поїздками у трамваї. Якщо події з пасажирами всередині вагонів поступово зійшли нанівець, то "попадання під трамвай" пішоходів – що практично завжди закінчувалися важкими травмами, а іноді смертю останніх – відбувалися регулярно. Покоління городян, яке виросло за відсутності рейкового транспорту, не звикло до того, що трамвай абсолютно не може маневрувати, є вельми швидким і не може бути зупинений миттєво. Так у липні 1893 року потрапив під паровоз міщанин Фома Шереметєв. Машиніст помітив пішохода, попереджав його дзвінками й навіть дав "контр-пар" (задній хід), але не зміг запобігти наїзду. Пасажир (який, як з'ясувалося, був нетверезий) згодом заявив про відсутність у нього будь-яких претензій⁶.

Мали місце, втім, і пригоди з пасажирами з вини вагоноводів. 14 (26) серпня 1892 року, пізно ввечері, військовий доктор Павло Забелло хотів вийти з вагона, про що сповістив кондуктора. Останній дав три свистка, але поїзд, замість зупинитися, прискорив хід. Від поштовху пасажир був скинутий на бруківку й потрапив між двома вагонами⁷, отримавши при цьому тяжкі каліцтва, від яких згодом помер⁸. Його вдова подала проти Товариства Київської міської залізниці (КМЗ), якому належало трамвайне підприємство, позов на суму 25000 рублів, для забезпечення трьох малолітніх дітей, які залишилися без засобів до існування⁹. Справа закінчилася добровільною угодою, за якою Товариство виплатило вдові й дітям одноразову допомогу в розмірі 8000 рублів¹⁰.

Перший відомий нам нещасний випадок на конці, пов'язаний з технічною проблемою, стався на четвертому місяці її експлуатації, 19 листопада (1 грудня) 1891 року. Першопричиною, однак, послужила поведінка коней. Один з вагонів конки, що спускався Великою Васильківською вулицею до Троїцької церкви (біля перехрестя з Жилианською вулицею), зустрів на своєму шляху волів, що переходили через рейки. Коні злякалися й понесли вагон під гору. Кучер та кондуктор намагалися загальмувати вагон, але гальма практично не діяли на зледенілих рейках; одне з гальм лопнуло. Назустріч з Деміївки рухався інший вагон; справа закінчилася б зіткненням, якби на роз'їзді один з коней не впав і не затримав вагон своїм тілом. Тварину було покалічено, але пасажири відбулися легким переляком. Після цього випадку рейки на крутих ухилах стали посипати піском, аби запобігти ковзанню коліс¹¹.

Сама наявність на вулицях рейок містила в собі небезпеку для кінних екіпажів і стала причиною деякої кількості пригод у ранній історії київського транспорту. У листопаді 1892 року візник, проїжджаючи на санях Фундуклеївською вулицею (Богдана Хмельницького), потрапив однією стороною полозів у трамвайні рейки. В цей же час вниз по вулиці спускався поїзд, що його вів паровоз. Вчасно зупинити поїзд не вдалося, й локомотив ударив у сані, розбивши їх і завдавши травми візникові¹². Через три роки з невеликим, у січні 1896 року, на тій самій Фундуклеївській вулиці при переїзді через рейкове полотно візницький кінь потрапив шипом підкови в рейки і впав з ніг. Перш ніж кінь встиг піднятися, електричний трамвай налетів на дроги, розбив їх вщент і викинув на бруківку пасажира, який, на щастя, відбувся легким забиттям¹³.

Вагони будь-якого рейкового транспорту час від часу сходять з рейок. Київський трамвай, природно, не був винятком з самого початку свого існування. Вагони конки сходили з рейок досить регулярно, але, враховуючи їх малу швидкість, це не призводило до серйозних наслідків; зазвичай єдиною проблемою була затримка руху. Перший або один з перших небезпечних випадків такого гатунку відбувся 20 червня (2 липня) 1893 року на Хрещатику, з поїздом з паровоза й двох вагонів. Локомотив і другий вагон залишилися стояти на рейках, а перший

вагон зійшов з них і вдарився об стовп електричного ліхтаря, розхитавши стовп і розбивши ліхтар щент; про травми пасажирів, проте, нічого не повідомлялося¹⁴. Випадок, що загрожував стати набагато серйознішим, стався в квітні 1901 року – вочевидь, виключно через "людський фактор" (помилку вагоновода). Наприкінці Володимирської лінії трамвая, біля Андріївської церкви, рейковий шлях перед самим тупиком ішов під ухил, на якому слід було гальмувати вагон. Однак вожатий вагону № 17 з якоїсь причини допустив на ухилі дуже велику швидкість. При під'їзді до тупика він почав гальмувати, але було вже пізно; вагон перестрибнув через запобіжну скобу в кінці рейкового шляху й зіскочив на бруківку. Тільки те, що тупик височів над бруківкою на кілька десятків сантиметрів, запобігло більш серйозним наслідкам: врізавшись у бруківку, вагон швидко зупинився. В іншому випадку, покотившись вниз під ухил, він напевно б перекинувся¹⁵.

Електрифікація трамвая спричинила новий вид аварій – загоряння через пошкодження електричних механізмів, коротких замикань і т.п. Один із перших таких випадків стався на Великій Васильківській вулиці в липні 1894 року: у вагоні загорівся якір (деталь електромотора). Пожежу загасили, вагон рушив далі, але через хвилину якір знову загорівся. Багато пасажирів залишили вагон, проте загоряння вдруге ліквідували, і трамвай благополучно прибув на Царську (Європейську) площу¹⁶.

У першу чверть століття свого існування київські трамваї багаторазово стикалися з іншими учасниками дорожнього руху. Обумовлено це було, в цілому, тими самими причинами, що й потрапляння під трамваї пішоходів. Новий транспорт був незвичним для тих, що знаходилися на дорозі; вони виїжджали або виходили на рейки, не усвідомлюючи небезпеки, й створювали ситуації, в яких уникнути зіткнення було неможливо. У 1902 році на Костянтинівській вулиці візник їхав по рейках назустріч (!) трамваю і вчасно не звернув зі шляху; трамвай перевернув дроги й травмував візника й пасажирів¹⁷. У травні 1906 року на розі Фундуклеївської та Хрещатика трамвай зіткнувся з поштовим фургоном, що переїжджав через рейки; в трамвайному вагоні розбилися два скла, а ямщик і листоноша, що сиділи у фургоні, отримали садна¹⁸. У грудні 1913 року на розі Нижнього Валу та Костянтинівської зіткнулася з трамваем подільська пожежна команда, що мчала на пожежу; було пошкоджено пожежну бочку¹⁹. У жовтні 1915 року святошинський приміський трамвай врізався в автомобіль, що їхав по полотну трамвая; автомобіль розбився, а його шофер отримав забої²⁰. 4 серпня 1918 року, близько півночі, в районі Політехнічного інституту автомобіль "Н.А.Г." № А-397 виїхав на рейки того ж святошинського трамвая та, ймовірно, застряг на них. Шофер та пасажири автомобіля не подбали про те, щоб освітити його або виставити будь-які сигнальні знаки. Вагоновод трамвая, що йшов зі Святошина до Києва, помітив автомобіль лише в десяти кроках перед собою, застосував екстрене гальмування, але не зміг запобігти зіткненню. Шофер автомобіля подав до земської управи, в чиему веденні тоді перебувало Святошинське трамвайне підприємство, заяву про виплату йому 7500 рублів в якості компенсації за розбиту машину – проте позов було відхилено, бо з показань свідків випливало, що ніякої провини вагоновода в цьому випадку не було²¹.

У листопаді 1916 року на Московській вулиці трамвай зіткнувся з поїздом, що йшов по залізничній гілці до заводу "Арсенал"²². У лютому 1917 року на Петропавлівській площі (площі Фрунзе), де трамвайні шляхи перетиналися з залізничними, баластний поїзд, що йшов з гавані на Пост-Волинський, зачепив трамвайний вагон і пошкодив його²³. Унікальна в своєму роді подія трапилася 24 листопада (7 грудня) 1916 року. На перетині Хрещатика та Лютеранської вулиці трамвай маршруту № 1 налетів на катафалк із покійником, що переїжджав через рейки. Карету було притиснуто вагоном до металевого стовпа, розколото на тріски, й небіжчик вилетів з гробу на бруківку. Причина зіткнення була тривіальною: і похоронна процесія, й водій трамвая розраховували проїхати місце перетину першими²⁴.

Нарешті, зі зростанням інтенсивності трамвайного руху стали неминучими зіткнення вагонів один з одним. Причиною переважної більшості таких випадків було неспрацювання гальм. Одним із перших стало зіткнення 14 (26) жовтня 1897 року на Бібіковському бульварі (бульварі Шевченка). Вагон № 8, що йшов вниз від Пироговської вулиці, налетів на вагон № 14, який зупинився біля пам'ятника Бобринському по дорозі з вокзалу. Вагоновод вагона, що рухався, встиг почати гальмування, але не зміг вчасно зупинити вагон на слизьких рейках. Деякі пасажири отримали сильні забої²⁵.

Перше велике зіткнення трамваїв у Києві, хоча й без людських жертв, сталося 30 грудня 1899 року (11 січня 1900). Вагон № 1 з причіпним вагоном, що прямував з Хрещатика на Деміївку, загальмував біля зупинки на розі Великої Васильківської та Маріїнсько-Благовіщенської (Саксаганського). Не встиг ще вагоновод повністю зупинити вагон, як в нього ззаду майже на повному ходу наскочив вагон-"кур'єр" (що ходив скороченим маршрутом, на сучасній мові – "човник") № 507. Пролунав страшний тріск, брязкіт розбитого скла – і крики жаху пасажирів, скинутих зі своїх місць і посипаних осколками вікон. Пасажири в паніці почали залишати вагони, причому деякі з них кулаками розбивали ще цілі вікна, намагаючись швидше вибратися назовні... і в цей час показався ще один вагон-"кур'єр", що мчався з гори, № 510. Його вагоновод щосили крутив ручку гальма, намагаючись зупинитися, але це не вдалося. Кур'єр на великій швидкості врізався у вагон № 507. Вагони, які зіткнулися, загорілися, що підсилило паніку. Обійшлося без людських жертв; лише один пасажир, що був викинутий поштовхом з вагона і потрапив ногою під колесо, був госпіталізований з переломом ноги, ще кільком було надано допомогу на місці²⁶. Причина подвійного зіткнення була з'ясована відразу: обмерзання рейок, по яких вагони ковзали навіть при повністю загальмованих колесах²⁷. За дорученням міського голови було призначено комісію з гласних міської думи, яка провела огляд вагонів і досліди з їх зупинки під час руху, що мали на меті з'ясувати ефективність гальм. Однак техніку безпеки тоді розуміли дещо своєрідно: експерименти проводилися... на вагонах з пасажирами, під час їх рейсового руху²⁸.

Ще одне подвійне зіткнення сталося 21 жовтня (3 листопада) 1901 року на Бібіковському бульварі. Вагон № 61 Вокзальної лінії, що мав повернути з Пироговської вулиці на бульвар, зупинився, аби пропустити вагон № 31 Політехнічної лінії, що йшов вниз по бульвару – але зробив це невдало, загородивши пішохідний перехід. Вагоновод вирішив проїхати кілька метрів уперед, після чого, однак, не зміг загальмувати: вагон "забуксував". Намагаючись запобігти зіткненню, він почав кричати вожатому вагону № 31: "Утікай!". Уникнути зіткнення не вдалося; воно саме по собі не викликало серйозних наслідків (від поштовху кілька людей випали з задньої площадки, відбувшись забоями) – однак водій вагона Політехнічної лінії, прискоривши хід і покотившись під ухил в 70–80 проміле, виявив, що в свою чергу не може зупинитися. Назустріч йому тією самою колією піднімався по бульвару вагон № 14. Вагоновод вагона № 31, розуміючи, що зробити нічого вже неможливо, вистрибнув з вагона. Наступної секунди відбулося зіткнення. Обійшлося без людських жертв лише завдяки рішучості вагоновода вагона № 14: він встиг застосувати електричне гальмо, після чого сховався у вагоні й встиг витягти за собою жінку, що стояла на передній площадці, чим врятував її від вірної загибелі. Кілька десятків пасажирів отримали серйозні каліцтва²⁹.

У цьому випадку, крім проблем з гальмуванням, згубну роль зіграло те, що лінія була одноколійною: рухаючись по різних коліях, зустрічні вагони не зіткнулися б. Товариство КМЗ звернулося до міської управи з клопотанням, в якому наголошувало на небезпеку одиночної колії на ухилах і просило якомога швидше дозволити укладку других колій, насамперед на Бульварно-Кудрявській вулиці (Воровського)³⁰. Однак і до літа 1904 року другу колію там не було покладено – і результат не змусив на себе чекати. У вагоні № 10, що спускався від Сінного базару до Єврейського, лопнула штанга, гальмо перестало діяти, вагон покотився вниз і налетів на зустрічний вагон № 24 (вагоновод якого дав задній хід, але занадто пізно). Пасажири відбулися легкими травмами. У березні 1907 року два вагони зіткнулися на одноколійній ділянці Фундуклеївської вулиці, біля рога Пушкінської; виною знову були вологі від снігу рейки, що перешкодили зупинити вагон, який ішов під ухил³¹.

Та й на двоколійних лініях відбувалися катастрофи подібного роду. 6 (19) жовтня 1908 року вагон № 7, що йшов вгору Володимирською вулицею, зупинився вище Маріїнсько-Благовіщенської. На зупинках, розташованих на підйомах, в ті часи чергував сторож, який на час стоянки вагона підкладав під його колеса костиль. Рушивши, вагон не зміг продовжити рух по слизьких рейках і покотився назад під ухил. Сторож встиг підкласти костиль, але вагон перескочив через нього, не зійшовши з рейок, і, розвиваючи швидкість, скотився до рога Жилианської. Вагоновод вагона № 15, що йшов слідом, помітивши небезпеку, перебіг з передньої площадки на задню й намірився був, посунувши вагон заднім ходом, "втекти" від зіткнення – але цьому завадив третій вагон, № 8, що слідував за ним. Знову скінчилося подвійним зіткненням. Як з'ясувалося, технічний стан старого вагона № 7 залишав бажати на краще.

Було вирішено створити спеціальну комісію для з'ясування, які з вагонів слід відремонтувати або взагалі усунути від експлуатації³². Однак рівно через місяць на тій же Володимирській лінії ще один старий вагон, № 16, налетів на вагон № 66, що рухався навперейми йому, по Бібіковському бульвару. Причина була та сама: вагоновод, хоча й вчасно помітив перешкоду, не зміг зупинити вагон, що забуксував на слизьких рейках (хоча в цьому місці ухил був практично відсутній)³³.

Статистика нещасних випадків на київському трамваї за період 1904–1908 рр. виглядає наступним чином:

Рік	Вагоно-верст, млн.	Нещасних випадків			На 1 млн вагоно-верст		
		легких	тяжких	смертельних	легких	тяжких	смертельних
1904	5,3	69	8	3	13	1,5	0,6
1905	5,4	92	10	2	17	1,9	0,4
1906	7,0	86	12	6	12	1,7	0,8
1907	7,2	75	11	7	10	1,5	1,0
1908	8,2	109	10	4	13	1,2	0,5
Разом	33,1	431	51	22	13	1,5	0,65

Ці цифри були набагато гірше щодо смертельних випадків і дещо краще щодо всіх випадків, ніж у Відні (де за ті самі роки сталося 17 легких, 1,6 важких і 0,27 смертельних випадків на мільйон вагоно-верст) і набагато краще, ніж у Москві (за 1905–1908 роки – 105 легких, 12 важких і 1,0 смертельних)³⁴.

Прагнучи скоротити число нещасних випадків, міська управа перейнялася прийняттям профілактичних заходів. Раніше на задній площадці вагонів знаходився спеціальний кондуктор, що стежив за справністю гальм, пісочниці та штанги; скасування цієї посади, заради скорочення витрат, збільшило, на думку управи, ймовірність аварій. Було видано рекомендацію про відновлення такої посади (нам невідомо, чи було її виконано). Крім технічних проблем, було відзначено "людський фактор". Вагоноводи часто не виконували розпорядження правління Товариства КМЗ про заборону розмовляти з пасажирами, а один з них у листопаді 1908 року "нашел возможным на полном ходу вагона читать газету"³⁵. Відволіканню вагоноводів сприяло те, що на передні майданчики вагонів допускалися пасажири. Нарешті, ще одним негативним чинником була перевтома службовців дороги – їх робочий день був занадто довгим³⁶.

У 1911 році міська управа звернулася до поліцейстера з пропозицією про надсилання до управи копій протоколів "о всех случаях при движении вагонов трамвая[,] как бы ничтожны эти случаи ни казались на первый взгляд". Це прохання мало на меті перевірити, чи виконуються та чи мають ефект обов'язкові постанови управи, що видавалися з метою попередження нещасних випадків³⁷. У наступному, 1912 році виявилось, що одна з найважливіших постанов на цю тему – про заборону випуску на лінію вагонів без пневматичних гальм, експлуатувати які на ухилах було вкрай небезпечно – Товариством КМЗ ігнорувалася. В експлуатації знаходилося до 30 таких вагонів³⁸. Як результат, випадки, викликані несправністю гальм, продовжували траплятися регулярно.

18 (31) травня 1915 року вагон № 601, переповнений пасажирами, рушив від церкви Феодора до Кирилівської лікарні, по лінії через Реп'яхів яр (район сучасного Врубелівського узвозу). На спуску вагоновод взявся за пневматичне гальмо – й відчув, що воно не діє. Кондуктор спробував застосувати електричне гальмо, але виявилось, що й воно не працює. Вагон покотився під ухил зі зростаючою швидкістю. Пасажири не відразу помітили небезпеку, але незабаром з передньої площадки пролунали крики: "Рятуйтеся, гинемо!" Багато пасажирів стали намагатися вистрибнути з вагона, який, крім усього іншого, міг, не вписавшись у поворот, впасти в яр з висоти кількох десятків метрів. Від сильного тертя у вагоні загорілися осі, виникло задимлення, що підсилило паніку. У кінцевому рахунку у вагона лопнуло два колеса, він зійшов з рейок і врізався в садибу Кирилівської лікарні. Постраждало 20 людей, 6 з них – важко³⁹. Безпосередня причина катастрофи була з'ясована негайно: розрив тяги ручного (пневматичного) гальма, що стався через крайню зношеність гальмівних механізмів⁴⁰. Такий вагон, безумовно, не можна було допускати до експлуатації на лінії з важким профілем. У 1916 році відбувся суд у справі

про цю катастрофу, причому в якості обвинуваченого був притягнутий інженер Шалль, завідувач головними трамвайними майстернями (інформацію про рішення суду ми не володіємо)⁴¹.

1 (14) серпня 1915 року вагон № 712, що піднімався Володимиро-Либідською вулицею, покотився вниз, знову-таки через псування гальма. І тут пасажири, перелякавшись, стали вистрибувати з вагона на ходу, в результаті чого деякі отримали травми. Вагон докотився до Кузнечної вулиці (Горького), де його насилу зуміли зупинити, підклавши на рейки перешкоду⁴². Справа знову дійшла до суду, причому під звинуваченням у неприйнятті заходів безпеки виявився начальник служби рухомого складу – той самий В. Шалль, а також начальник служби руху Н. Михайлов. Пасажири, що постраждали в катастрофі, пред'явили їм цивільні позови. Згодом, однак, позивачі відмовилися від своїх претензій, і в червні 1917 року суд виніс ухвалу про припинення справи⁴³.

Протягом 1916 року ситуація в трамвайному господарстві практично безперервно погіршувалася. Крім світової війни та пов'язаної з нею загальної економічної кризи, в Києві до цього додалася ще одна причина. Міська дума ще у вересні 1912 року прийняла рішення про викуп трамвайного підприємства у Товариства КМЗ⁴⁴. Оскільки сума викупу обчислювалася пропорційно чистому доходу (прибутку) підприємства за останні п'ять років перед викупом, Товариство не було зацікавлене у вкладенні коштів, у тому числі, в ремонт рухомого складу (це зменшувало б прибуток). Технічний стан вагонів весь час погіршувався. Трамваї постійно ходили переповненими (населення міста, крім усього іншого, зросло за рахунок прийому біженців з прифронтових районів); видавалися постанови про обмеження доступу пасажирів у вагони, але це мало допомагало. Був і ще один фактор: мостові прийшли в поганий стан, через що на багатьох вулицях трамвайне полотно стало найбільш зручною "дорогою" для візників. У таких умовах нові нещасні випадки були лише питанням часу. У січні 1916 року на Олександрівському (Володимирському) узвозі у трамвайного вагона в черговий раз відмовили гальма, він покотився вниз по спуску й зупинився лише на Поштової площі, врізавшись в підводи, що переїжджали через рейки. Обійшлося забоями підводчика, але власники вантажів, що їх перевозили на підводах, заявили про збитки на суму 4000 рублів⁴⁵. Через шість днів на Круглоуніверситетській вулиці вагон трамвая зачепив підводу з дровами, що їхала по рейках, потім легкового візника, після чого в нього ослабли гальма, й він налетів ще на одні дроги, викинувши візника та його пасажирку на бруківку⁴⁶. 26 жовтня (8 листопада) сталася катастрофа на Караваєвській вулиці (Льва Толстого). Старий вагон № 419, що спускався від Тарасівської вздовж Ботанічного саду, розвинув таку швидкість, що вагоновод був не в змозі зупинити його. На повороті у Назарівської (Ветрова), вагон зійшов з рейок, зламав кілька стовпів, кам'яну огорожу біля палісадника й зупинився, врізавшись у бакалійну крамницю. Постраждало 12 людей, з яких двоє отримали переломи. Експерти-інженери, обстеживши місце катастрофи, встановили, що, крім несправності вагона, катастрофі сприяв дефект трамвайного полотна в цьому місці: зовнішня рейка виявилася нижче внутрішньої, що викликало нестійкість вагонів на повороті⁴⁷.

В умовах війни, що тривала, проблемами київського трамвая переймалася, в числі інших, військова влада. У квітні 1917 року голова "Комісії зі спостереження за правильністю руху вагонів Київської міської залізниці" військовий інженер генерал-майор Коновалов подав рапорт начальнику Київського військового округу, в черговий раз вказавши на небезпеку переповнення вагонів: "с одной стороны[,] на передней площадке вагоновожатый на столько стеснен, что не может управлять движением вагона, а с другой – переполнение задней площадки нарушает установку тормозов; к этому, пассажиры устраиваются на задней дуге вагона[,] портят провода и т.п. От всего этого происходит преждевременная порча вагонов, а особенно возможны отдельные несчастья с людьми и катастрофы при подъемах и спусках вагонов". Голова просив клопотати перед Виконавчим Комітетом Громадських Організацій Києва (який після лютневої революції завідував міськими справами) про прийняття заходів проти переповнення вагонів; пропонувалося задіяти міліцію, яка б висаджувала зайвих пасажирів і зсаджувала тих, що їхали на дугах і підніжках⁴⁸.

Через місяць після цього попередження сталася катастрофа зі смертельним наслідком. 18 (31) травня 1917 року "пульманівський" трамвайний вагон № 1038, який перевозив близько ста пасажирів вниз по Олександрівському узвозу, втратив управління й розвинув величезну

швидкість; вагоновод не зміг його загальмувати. Внизу спуску перебував несправний вагон № 1012, який ішов від Олександрівської (Контрактової) площі в парк і, перейшовши по стрілці, опинився на зустрічній колії. Вагон № 1038 на повному ході зіткнувся з ним, зійшов з рейок, проїхав деяку відстань по бруківці й врізався в кам'яну огорожу церкви Різдва⁴⁹. Троє пасажирів загинули на місці, ще двоє від отриманих травм померли в той же вечір, більше 40 отримали травми й каліцтва. Вагон № 1012 від удару викотився по стрілці на протилежну колію, помчав у напрямку Олександрівської площі й біля Андріївської вулиці врізався у вагон № 1033, що йшов йому назустріч; тут обійшлося без жертв, оскільки обидва ці вагони були без пасажирів⁵⁰.

Очевидці заявляли, що у вагона, який зірвався зі спуску, зіскочила з проводу штанга (внаслідок чого не могло бути застосоване електричне гальмо), причому, за одним із свідчень, це сталося через те, що хлопчик, який сидів на дузі вагона, ненавмисне смикнув мотузку, прив'язану до штанги⁵¹. При цьому, як стверджувалося, ще до початку руху спуском було відомо, що гальма вагона № 1038 зіпсовані. Вагон здійснював останній рейс на Поділ, після якого мав зайти в парк для огляду. Знаючи про несправність, черговий на Царській площі, проте, дозволив вагоноводові відправити на спуск вагон, переповнений пасажирами⁵². Нарешті, комісія міської думи, призначена для розслідування причин катастрофи, зробила висновок, що основним її винуватцем було Товариство КМЗ, яке недостатньо інструктувало своїх вагоноводів, наслідком чого було їх слабке знайомство з інструкціями з управління вагонами на спусках⁵³.

Через два місяці ще один вагон, який на цей раз йшов угору Олександрівським узвозом, виявився знеструмленим: безквиткові пасажири, сівши на дугу, скинули штангу... Вагон покотився вниз, пасажири стали зістрибувати на ходу, одна пасажирка потрапила під колеса, їй відрізало ногу⁵⁴. Двома днями пізніше, 30 липня (12 серпня), знеструмлення вагона призвело до катастрофи іншого роду⁵⁵. Незадовго до півночі на лісовій трасі в Пущу-Водицю в поїзда № 744+375 маршруту № 19 (Поділ – Пуща) на повороті зірвалася з проводу штанга. Поїзд зупинився, і в ньому згасло світло. Кондуктор вийшов з причіпного вагона, але через темряву ніяк не міг відкрити ґрати й зайти в простір між вагонами, аби поставити штангу на місце. У цей час з-за повороту показався вагон № 793 маршруту № 20 (Думська площа – Пуща), що з великою швидкістю йшов у тому ж напрямку (у місто). Вагоновод помітив темний вагон, що стояв попереду, лише в останній момент. У зіткненні найбільше постраждали вагоновод вагона № 793 й пасажири з передньої площадки того ж вагона; більш серйозних наслідків вдалося уникнути, тому що частина пасажирів причіпного вагона № 375 встигли вибігти, помітивши трамвай, що мчав на них⁵⁶.

У листопаді 1917 року в доповідній записці гласного думи інженера Левіна та міського інженера Мочало в Київську міську управу в черговий раз констатувалося: "<...> ремонт подвижного состава не был производим своевременно с надлежащею интенсивностью <...> неисправность таких частей, как тормоза, может явиться причиной катастрофы, разом привести в негодность два-три вагона и вызвать ряд исков за увечья пассажиров"⁵⁷. Проте в умовах того часу поліпшити ситуацію в трамвайному господарстві не представлялося можливим. Те, що за наступні кілька років число трамвайних катастроф значно зменшилося, пояснюється лише різким скороченням руху. Один з небагатьох випадків стався 13 (26) січня 1918 року на Львівській вулиці – зіткнулися два вагони, які йшли по одній колії в протилежних напрямках. Пасажир, що стояв на сходинці одного з вагонів, виявився затиснутим між двома вагонами й загинув на місці, ще двоє отримали тяжкі травми⁵⁸.

У 1920–1922 роках пасажирського трамвайного руху в Києві майже не було. У наступні роки, зі зростанням інтенсивності руху, знову стали виникати проблеми. У лютому 1924 року кореспондент газети "Більшовик" у критичному репортажі про київський трамвай зазначав: "Хто бачив, як після робіт з Печерську по вулиці Революції (кол. Олександрівській) (нині Грушевського – С.М.) летить перевантажений трамвай вниз по крутому узвозу, в того заболить серце від жаху за долю пасажирів-робітників... Гальми на вагонах старі, колеса сковзають по запованих снігом рейках, площадки перевантажено й трамвай як баский кінь на галопі припадає то наперед[,] то назад. Катастрофи ще не було, але для того, щоб запобігти їй, варт було б декого посадити в Допр за зіпсування рухомого складу від перевантаження"⁵⁹. На наступний же день після виходу цієї публікації, 11 лютого 1924 року, на ухилі Червоноармійської

вулиці сталося потрійне зіткнення: вагони № 1005, 1019 і 1029 врізалися один в одного, а один з них наїхав на підводу ломовика, розбив її та скалічив коня. Розлючені візники витягли одного з вагоноводів з вагона й побили його. Причиною ж катастрофи було те, що рейки не були посипані піском⁶⁰.

Середина 1920-х років характеризується зменшенням числа нещасних випадків на київському трамваї. Якщо в 1925–26 господарському році (тобто з 1 жовтня 1925 по 30 вересня 1926) сталося 120 випадків, з яких 43 тяжких та 20 смертельних, то в 1926–27 – відповідно, 81, 23 і 6 (хоча кількість вагонів на лінії та їх швидкість за цей рік зросли)⁶¹. Разом із тим, 22 травня 1927 року сталася катастрофа нового роду – внаслідок диверсії. Вагон дарницького мототрамвая, що йшов із Броварів на Микільську Слобідку, наткнувся на якусь перешкоду, зійшов з рейок, за інерцією проїхав деяку відстань по землі, потрапив на укіс і перекинувся. Постраждало 12 людей, троє з яких були важко поранені. Розслідування показало, що в рейковий стик було вставлено болт, з таким розрахунком, що, налетівши на нього, трамвай мав неминуче зійти з рейок⁶².

Основними ж причинами трамвайних катастроф залишалися, з одного боку, поганий стан гальм вагонів, з іншого боку, недостатня підготовка вагоноводів⁶³. Так, в липні 1928 року сталося зіткнення вагонів на вулиці Революції (троє пасажирів і водій трамвая були важко поранені); причиною було те, що в одному з вагонів зіпсувалася гальмівна тяга⁶⁴. У грудні 1931 року на цій же вулиці вагон № 761 маршруту № 3, що йшов на підйом, раптово зупинився, покотився вниз, зіткнувся з іншим вагоном на тій самій колії, після чого обидва вони покотилися вниз і врізалися в третій вагон. Технічний огляд і випробування вагона № 761 показали, що гальма його були повністю справні; рейки були посипані піском. Причиною аварії, за офіційною версією, стало те, що молода вагоновожата розгубилася й нічого не зробила, щоб зупинити вагон⁶⁵.

Зовсім інший мотив у поясненні причин трамвайних пригод (що не мав, втім, відношення до реальності) виник у другій половині 1930-х років. На рубежі 1936–37 років у Київському трамвайному тресті, як і на багатьох інших підприємствах міста та країни, було "викрито" уявний троцькістський закат. Керівника тресту Шполянського було оголошено ворогом народу й заарештовано, після чого було проголошено, що наявні на той момент проблеми київського трамвая – результат шкідництва⁶⁶. Коли 2 травня 1937 року стався черговий нещасний випадок – вагон № 1071 5-го маршруту, що стояв на кінцевій зупинці внизу Прорізної вулиці, раптово покотився під ухил, зійшов з рейок і зупинився посередині мостової на вулиці Воровського (Хрещатику) – "пояснення" послідувало миттєво. "Обставини свідчать, що тут діяла рука ворога <...>, – було заявлено в газетному репортажі. – Слідство повинно встановити, хто організував цю аварію, хто хотів зіпсувати велике свято пролетаріату. Цілком очевидно, що рештки шполянщини ще діють у трамвайному тресті"⁶⁷.

"Викриття" шкідництва, звичайно, не усунуло справжні причини нещасних випадків і відповідно самі випадки. 17 серпня 1939 року сталася велика катастрофа на одній з найнебезпечніших ліній київського трамвая того часу, на Круглоуніверситетській вулиці; виною, в черговий раз, був "людський фактор". На розі вулиць Орджонікідзе й Енгельса (Банкової та Лютеранської), перед початком крутого спуску до Бессарабської площі, візник зіткнувся з вагоном № 804 18-го маршруту й розбив у ньому скло. Вагоновод вийшов з вагона для розмови з візником і забув привести в дію механічне гальмо. Через те, що трамвай не рухався, тиск повітря в пневматичній системі поступово знизився, повітряне гальмо перестало діяти, й некерований вагон покотився вниз по ухилу. Зійшовши з рейок внизу спуску, вагон перекинувся на розі Басейної вулиці. Кількість жертв і постраждалих достеменно невідома: у той час таку інформацію вже приховували від публіки⁶⁸. У листопаді того ж року відбувся суд над винуватцями катастрофи. Вагоновода та головного інженера служби колії трамвайного тресту засудили до трьох років позбавлення волі кожного, головного інженера трамвайного парку імені Леніна, до якого був приписаний вагон – до року позбавлення волі умовно, з випробувальним терміном у два роки⁶⁹.

Проведений у 1940 році аналіз аварій, що мали місце в попередньому році, показав, що "людський фактор" продовжував залишатися основною їх причиною. Зі 108 аварій, що трапилися в 1939 році з вини вагоноводів, лише в 9 мало місце буксування або юзівка. Серед основних причин називалися: недотримання вагоноводами дистанції, перевищення швидкості,

недотримання правил проїзду трамвайних перетинів. Разом з тим було відзначено, що в 1939 році, порівняно з 1938, значно зменшилася кількість аварій на маршрутах зі складним профілем. Це було досягнуто завдяки зміні порядку призначення вагоноводів: на складні маршрути стали ставити вагоноводів більш високого класу, тобто більш досвідчених⁷⁰.

Підводячи підсумки, констатуємо, що як характер, так і причини нещасних випадків і катастроф на київській конці, паровому й електричному трамваї змінювалися з часом. Спочатку більшість пригод траплялося через незвичність нового виду транспорту для мешканців міста. Надалі, коли піросло покоління, для якого трамваї на вулицях були звичним з дитинства видовищем, а трамвайні вагони, з іншого боку, стали застарівати – на перший план вийшли технічні причини (посилені в певний період зовнішніми обставинами – наближенням терміну викупу трамвая, а потім революційними подіями). У радянський час основну роль став грати "людський фактор", причому зміни в практиці роботи з персоналом дозволили поліпшити статистику аварій.

¹ Києвлянин. – 8 августа 1891.

² Киевское слово. – 15 мая 1892.

³ Киевское слово. – 22 февраля 1893.

⁴ Києвлянин. – 25 ноября 1900.

⁵ Києвлянин. – 27 мая 1901.

⁶ Киевское слово. – 9 июля 1893.

⁷ Киевское слово. – 17 августа 1892.

⁸ Киевское слово. – 24 июля 1893.

⁹ Києвлянин. – 1 июня 1893.

¹⁰ Києвлянин. – 15 января 1894.

¹¹ Киевское слово. – 20, 23 ноября 1891.

¹² Киевское слово. – 10 ноября 1892.

¹³ Києвлянин. – 30 января 1896.

¹⁴ Киевское слово. – 21 июня 1893.

¹⁵ Києвлянин. – 5 апреля 1901.

¹⁶ Києвлянин. – 12 июля 1894.

¹⁷ Києвлянин. – 1 апреля 1902.

¹⁸ Києвлянин. – 31 мая 1906.

¹⁹ Киевская мысль. – 22 декабря 1913.

²⁰ Киевская мысль. – 3 октября 1915.

²¹ ДАКО. – Ф. 1239. – Оп. 79. – Спр. 62. – Арк. 2–6зв.

²² Киев. – 21 ноября 1916.

²³ Києвлянин. – 24 февраля 1917; Южная копейка. – 24 февраля 1917.

²⁴ Южная копейка. – 25 ноября 1916.

²⁵ Києвлянин. – 16 октября 1897.

²⁶ Києвлянин. – 31 декабря 1899.

²⁷ Києвлянин. – 1 января 1900.

²⁸ Києвлянин. – 20 января 1900.

²⁹ Києвлянин. – 22, 24 октября 1901.

³⁰ Києвлянин. – 26 октября 1901.

³¹ Києвлянин. – 5 марта 1907.

³² Киевская мысль. – 7, 8 октября 1908.

³³ Киевская мысль. – 7 ноября 1908.

³⁴ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 54. – Спр. 21. – Арк. 32.

³⁵ Києвлянин. – 11 ноября 1908.

- ³⁶ Киевлянин. – 1 декабря 1909.
³⁷ Киевская мысль. – 7 апреля 1911.
³⁸ Киевлянин. – 28 сентября 1912.
³⁹ Киев. – 19, 20 мая 1915.
⁴⁰ Киевлянин. – 20 мая 1915.
⁴¹ Киевская мысль. – 31 марта, 27 мая 1916.
⁴² Киевская мысль. – 3 августа 1915.
⁴³ Южная копейка. – 3 июня 1917.
⁴⁴ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 6. – Арк. 15зв.
⁴⁵ Киевская мысль. – 18 января 1916.
⁴⁶ Киевская мысль. – 24 января 1916.
⁴⁷ Киев. – 28, 29 октября 1916.
⁴⁸ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 39. – Арк. 87–88.
⁴⁹ Последние новости. – 19 мая 1917.
⁵⁰ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 39. – Арк. 104–105.
⁵¹ Киевская мысль. – 19 мая 1917.
⁵² Киевская мысль. – 20 мая 1917.
⁵³ Киевская мысль. – 30 мая 1917.
⁵⁴ Киевская мысль. – 30 июля 1917.
⁵⁵ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 39. – Арк. 174–174 зв.
⁵⁶ Южная газета. – 1 августа 1917.
⁵⁷ ДАК. – Ф. 163. – Оп. 49. – Спр. 39. – Арк. 236зв.
⁵⁸ Киевлянин. – 16 января 1918.
⁵⁹ Більшовик. – 10 лютого 1924.
⁶⁰ Більшовик. – 12 лютого 1924.
⁶¹ Пролетарська правда. – 18 листопада 1927.
⁶² Вечерний Киев. – 22 мая 1927.
⁶³ Більшовик. – 3 січня 1936.
⁶⁴ Пролетарська правда. – 21 липня 1928.
⁶⁵ Пролетарська правда. – 3 грудня 1931.
⁶⁶ Більшовик. – 27 лютого 1937.
⁶⁷ Більшовик. – 3 травня 1937.
⁶⁸ Киевские ведомости. – 16 декабря 1995.
⁶⁹ Пролетарська правда. – 24 листопада 1939.
⁷⁰ Київський трамвайник. – 1940. – № 11.

Приводится историография и классификация происшествий и катастроф на киевском рельсовом транспорте с 1891 по 1940 годы. Показано, что характер и причины происшествий менялись со временем. На первых порах основным фактором была новизна этого вида транспорта и непривычность его для горожан; в дальнейшем на первый план вышли технические проблемы, усугублявшиеся в кризисные времена, а затем "человеческий фактор".

Ключевые слова: Киев, транспорт, трамвай, катастрофы.

The article is dedicated to the historiography and classification of incidents and accidents involving rail vehicles in Kiev from 1891 to 1940. It is shown that the nature and causes of accidents changed over time. At first, the main factor was the novelty of this type of transportation and its strangeness for the citizens; later on, technical issues, exacerbated in times of crisis, and still later, the "human factor" became main reasons.

Keywords: Kiev, public transportation, tram, accidents.