

ШЕЛ ТРАМВАЙ ЧЕТВЕРТЫЙ номер

ПРОДОЛЖЕНИЕ ТЕМЫ...

6 ноября 1947 года, за день до празднования 30-летия Октябрьской революции, Курск облетела страшная новость: с Кировского моста упал в Тускарь трамвай с пассажирами и многие погибли. Объективной информации не было, слухи об этом происшествии ходили самые разные, но скоро они как-то сами собой сошли на нет. Тем более, что скоро, как водится, нашли «стрелочников»... Случись такое в наши времена (не дай Бог), первая мысль – теракт. По сдержанным рассказам пострадавших в той аварии граждан, членов их семей и очевидцев, им было велено соответствующими органами не разглашать ее подробности – во избежание нежелательных разговоров и толкований.

Принято считать, что основной причиной аварии послужил обрыв центральной тормозной тяги на вагоне серии X № 1 в пути следования и неправильные действия водителя – она должна была своевременно применить электрический тормоз. В результате вагон развил высокую скорость на уклоне улицы Перекальского, не вписался в поворот рельсового пути при входе на мост, сошел с рельс и упал в реку Тускарь...

Начались проверки и экспертизы, в результате которых было установлено, что центральные тормозные тяги заготовительного цеха Курского трамвая производились с грубым нарушением правил технической эксплуатации. Кроме того было отмечено, что нарушались правила, запрещающие ставить водителей на *тяжелый профиль пути* водителей, имевших ранее аварии и допускавших нарушения ПТЭ.

В приказе с грифом секретно, изданном по произошедшей аварии, министром коммунального хозяйства РСФСР В. Говорковым весьма жестко была обозначена ответственность: «Данная авария произошла вследствие расхлябанности трудовой и технической дисциплины со стороны работников подвижного состава и службы движения, отсутствия контроля в депо по приемке запасных частей вагонов, неправильного подбора и расстановки водительских и руководящих кадров, а также отсутствия контроля со стороны руководства управления трамвая и непринятия необходимых мер по обеспечению безопасности движения».

Одним словом, в курской трамвайной системе посыпались снятия с должностей выговоры и прочие взыскания.

Во избежание подобных ситуаций в других трамвайных хозяйствах страны Минкомхоз РСФСР обязал министров АССР, заведующих край-, облкомхозов, начальников управлений и директоров трамвайных предприятий РСФСР провести в декабре 1947 года и январе 1948 года проверку расстановки водительского персонала и руководящего состава, связанного с работой на маршрутах с тяжелым профилем и систематически осуществлять контроль по выполнению приказа Главтрамвая № 38 от 10.12.1946...

Четверо пассажиров погибли сразу, трое умерли в больнице, тяжелые травмы получили пятеро, небольшие – 14 человек. Для больных по предписанию лечащих врачей выдавалось литерное питание. Всех пострадавших посещали на дому ответственные работники Исполкома горсовета. К 20 декабря 1947 года семьи пострадавших получили талоны на необходимые вещи (обувь, телогрейки, пальто, галоши, платья, белье) и дрова. Похороны организовывал Горсовет. Часть пострадавших получили инвалидность и им в короткий срок были назначены пенсии.

Использованы материалы
Ильи ШПАКОВА

По одной из версий, трамвай серии X, прежде чем попасть в аварию, двигался не от площади Перекальского, а со стороны вокзала и как раз это многое объясняет. На этом пути он уже миновал Кировский мост и начал подниматься по улице Перекальского к площади, и вот тут что-то произошло: вагон остановился, а потом стал все быстрее скатываться назад к мосту, в режиме заднего хода не вписался в довольно резкий поворот трамвайного пути, сошел с рельс и упал в воду. Если бы он изначально двигался от площади, то шел бы по правому рельсовому пути (если смотреть со стороны площади Перекальского) и тогда при сходе с рельс (в сторону, противоположную повороту) ему пришлось бы пересечь еще и левый рельсовый путь, который наверняка помешал бы падению...

Но что произошло на середине подъема к площади? Уж тут-то тормозные тяги (к стати у трамвая этого типа их было две) пока не причем – они сыграют свою роковую роль позже...

В Курске с самого начала трамвайного движения (1898 год) проблемы холмистого рельефа присутствовали и налагали свои ограничения. В наш город тогда даже приезжали учиться: как эксплуатировать этот вид транспорта в условиях крутых подъемов и спусков. Скажем, уклон улицы Херсонской (Дзержинского) гораздо больше, чем улицы Перекальского, тем не менее, аварий подобных происшествию 1947 года, там никогда не было. Дело в том, что трамваи, с самых первых моделей, были устроены очень надежно – начиная с особенностей асинхронного электродвигателя. То есть, если бы двигатели (а их в трамвае серии X было два) на середине подъема к площади вышел из строя, или прекратилась бы подача электричества, вагон ни в коем случае не покатылся бы назад сам по себе. Механический тормоз вагона (а можно было еще тормозить и электродвигателем) – колесно-колодочный, с двусторонним нажатием колодок; привод тормоза – пневматический (с одним тормозным цилиндром) и ручной. Для хранения запаса сжатого воздуха использовались два (!) автономных резервуара с предохранительными клапанами. Источником сжатого воздуха являлся компрессор, приводившийся в движение от одной из осей вагона. То есть, сжатый воздух подкачивался постоянно. Электрическая часть вагона серии X включала в себя двигатели, пускотормозные сопротивления, ручной контроллер непосредственного управления для коммутации силовых

Весна 1944 года, Кировский мост. Хорошо заметен поворот трамвайной линии (и дороги в целом) при въезде на мост.



Трамвай серии X, послевоенный вариант.

