

электрических цепей вагона... Система была рассчитана на предотвращение любых аварийных случаев. Другими словами, для того, чтобы случилось то что произошло 6 ноября 1947 года, нужно было какое-то невероятное стечение обстоятельств.

Стоит вспомнить, что в акте технической экспертизы указывалась поломка тормозной тяги (которых тоже было две), но не компрессора или резервуаров со сжатым воздухом. Кроме того, за такую серьезную аварию с человеческими жертвами в 1947 году наверняка кого-нибудь посадили — если не как врага народа, то за халатность. Но этого не произошло. Мало того, вагоновожатая, через некоторое время после завершения следствия, продолжала исполнять все те же профессиональные обязанности. Отсюда предположение: настоящие причины той аварии нужно искать в архивах ФСБ...

Надо сказать, что Кировский мост 1947 года был построен как деревянно-металлический еще в 1914 году и тогда вовсе не предназначался для трамвайного движения. В основном — для гужевого транспорта. Он неоднократно модернизировался и подновлялся, но его техническая суть оставалась неизменной. Кроме того, во время ВОВ мост дважды серьезно пострадал от взрывов: в 1941-м и в 1943 годах. Тогда ремонтировали его исключительно в дереве. Во время оккупации немцы сняли рельсы со всех трамвайных путей в Курске и вывезли.

Согласно СНиПов на особо опасных участках трамвайного пути (в первую очередь — на мостах и на поворотах) должны укладываться специальные рельсы повышенной безопасности (с дополнительным бортиком)

Т62. Это правило действовало и в тридцатые годы, когда укладывали трамвайный путь в сторону вокзала в Ямской, но когда уже после освобождения города трамвайную линию начали восстанавливать, данным требованием временно пренебрегли — во всяком случае, так мне рассказывал очень опытный путеец-ветеран. Поставили на Кировском мосту рельсы Т62 к ноябрю 1947 года или нет — можно только гадать.

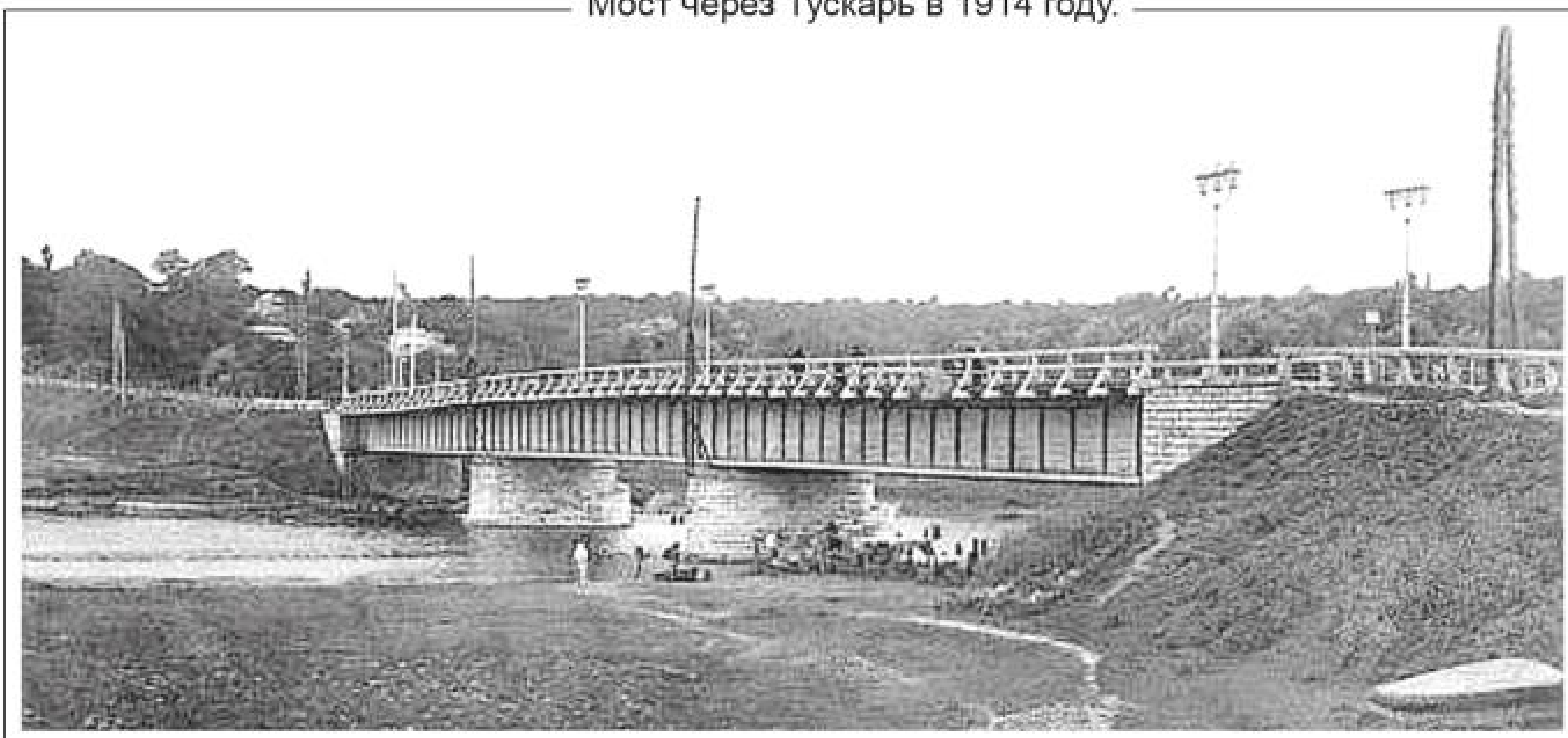
Так или иначе, но как раз после той трагической катастрофы курское руководство задумалось о строительстве нового Кировского моста. В первую очередь нужно было устранить опасный поворот при въезде на мост со стороны площади Перекальского. Для этого предстояло как бы распределить его на всем пути от площади до моста. Это решение было тем более актуальным, что новый мост пришлось сместить несколько ниже по течению. Его открыли 6 ноября 1955 года — ровно через 8 лет после той страшной катастрофы.

Так или иначе, но сегодня любой вид транспорта при спуске с горы въезжает на мост по прямой — даже с учетом того факта, что второй Кировский мост стал именно там, где располагался мост 1914 года.

И еще. Сегодня в Интернете можно найти любую информацию о серьезных трамвайных авариях в России и в СССР на протяжении многих десятилетий. Но только не о падении трамвая с моста в Курске. Об этом — ни слова...

Виктор КРЮКОВ,
который будет благодарен
трамвайщикам-профессионалам
за поправки и замечания

Мост через Тускарь в 1914 году.



Фрагмент плана Курска 1934 года.

