

Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2025. Т. 25, вып. 2. С. 173–180

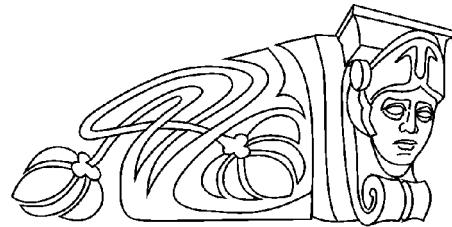
Izvestiya of Saratov University. History. International Relations, 2025, vol. 25, iss. 2, pp. 173–180

<https://imo.sgu.ru>

<https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-2-173-180>, EDN: LDZRSN

Научная статья
УДК [625.46:656.08](47+57)|192|

Трамвайные аварии в советской городской повседневности 1920-х годов



И. В. Сидорчук

Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Россия, 195251, г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, д. 29, лит. Б

Сидорчук Илья Викторович, доктор исторических наук, доцент, профессор Высшей школы международных отношений, chubber@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9760-2443>, AuthorID: 619010

Аннотация. В статье показан масштаб проблемы трамвайных аварий в раннесоветских городах, выявлены ее причины, рассмотрены предлагаемые и реализуемые меры по их устранению, а также дана оценка эффективности осуществляемых действий. Основными факторами катастроф было игнорирование правил безопасности, ошибки вагоновожатых, малое число вагонов и их низкое качество. Несмотря на ряд принимаемых мер, вопрос создания безопасной системы городского транспорта было невозможно решить в нестабильных экономических и социальных условиях 1920-х гг.

Ключевые слова: история повседневности, история транспорта, трамвай, исследования науки и технологий, социальная история техники, городская история, советское общество

Для цитирования: Сидорчук И. В. Трамвайные аварии в советской городской повседневности 1920-х годов // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: История. Международные отношения. 2025. Т. 25, вып. 2. С. 173–180. <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-2-173-180>, EDN: LDZRSN

Статья опубликована на условиях лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International (CC-BY 4.0)

Article

Tram accidents in the Soviet urban everyday life of the 1920s

I. V. Sidorchuk

Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, 29 B Polytechnicheskaya St., St. Petersburg 195251, Russia

Ilya V. Sidorchuk, chubber@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9760-2443>, AuthorID: 619010

Abstract. The article shows the scale of the problem of tram accidents in early Soviet cities, identifies its causes, proposed and implemented measures to eliminate them, and assesses their effectiveness. The main factors of the disasters were disregard for safety rules, mistakes of the tram drivers, a small number of tram cars and their poor quality. Despite a number of measures taken, the issue of creating a safe urban transport system could not be resolved in the unstable economic and social conditions of the 1920s.

Keywords: the history of everyday life, the history of transport, the tram, science and technology studies, the social history of technology, urban history, Soviet society

For citation: Sidorchuk I. V. Tram accidents in the Soviet urban everyday life of the 1920s. *Izvestiya of Saratov University. History. International Relations*, 2025, vol. 25, iss. 2, pp. 173–180 (in Russian). <https://doi.org/10.18500/1819-4907-2025-25-2-173-180>, EDN: LDZRSN

This is an open access article distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY 4.0)

Трамвай стал одним из тех технических изобретений, которые бесспорно преобразовали и существенно трансформировали жизнь горожан. Преимущества нового вида транспорта были очевидны: он был достаточно бюджетным, доступным и позволял связать различные районы, сделать оживленными бывшие захолустные кварталы. 1920-е гг. иногда называют золотым веком трамвая для Советской России, потому что

медленно, но верно отживал свой век гужевой транспорт, организация автобусного сообщения еще не была налажена, а строительство метро только планировалось. В результате трамвай оказался главным средством передвижения рядового жителя крупного города. За 1923 г. только в Москве трамваи перевезли 202 млн пассажиров [1, с. 2]. В Ленинграде в конце десятилетия эта цифра за месяц достигала 30 млн человек

[2, с. 73]. Число поездок на одного жителя в год в 1927/28 г. в Москве составляло 290, в Ленинграде – 265, в Ростове-на-Дону – 173, в Самаре – 138, в Саратове – 117, а в Сталинграде – 114 [3, с. 2]. В следующем году оно соответственно составляло 314, 304, 184, 158, 136 и 130 поездок, то есть увеличилось во всех указанных городах [4, с. 2].

История отечественного трамвая, учитывая его роль в жизни общества, регулярно становится темой исторических исследований. Так, стоит выделить крупные работы, посвященные истории трамваев крупных городов, в частности, Москвы, Ленинграда, Саратова и др., в которых дан подробный исторический обзор их развития [5; 6; 7]. Помимо этого, вопросы появления и распространения трамвая затрагиваются в исследованиях, посвященных истории инфраструктуры, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства различных городов страны [8, с. 334; 9, с. 163; 10, с. 107]. При этом далеко не так полно изучена история трамвая как феномена и одного из символов раннесоветской повседневности: здесь стоит выделить отдельную главу, посвященную столичному трамваю в 1920–1930-е гг. в научно-популярной монографии Г. В. Андреевского, где непосредственно затронута тема злободневности и распространенности дорожных происшествий с участием трамвая, приводивших к многочисленным жертвам [11, с. 47–98].

Исследование призвано осветить такой важный аспект повседневности городов РСФСР в 1920-е гг., как дорожные происшествия и катастрофы с участием трамваев. В 1920-е гг. «железной паутиной» было окутано более чем 20 городов республики, и, в отличие от современности, трамваи являлись одной из самых распространенных причин травм и гибели пассажиров и прохожих, а смертельные аварии с их участием – практически ежедневной картиной. В статье продемонстрирован масштаб проблемы, рассмотрены ее причины, реакция профессионального сообщества и населения, предлагаемые и реализуемые меры по ее решению, а также дана оценка их эффективности.

При подготовке работы было произведено обращение к широкому спектру опубликованных и архивных источников. В частности, речь идет о милицейских протоколах на задержанных за нарушение правил проезда на трамвае и протоколах допроса свидетелей и участников аварий. Информация о происшествиях публиковалась на страницах городских газет («Вечерняя Москва», «Красная газета», «Нижегородская коммуна» и др.). Значение трамвая в повседневности было столь велико, что статьи и заметки, посвященные различным вопросам трамвайного движения, без труда можно обнаружить в большинстве периодических изданий: о быте и организации труда («Культура и быт», «Гигиена

труда»), юмористических («Бегемот»), ориентированных на определенные слои населения («Красный студент», «Пионерская правда») и т. д. Важным источником стали руководства для вагоновожатых и правила пользования городскими железными дорогами. О различных аспектах проблемы организации безопасности на городском транспорте можно судить по материалам производственных конференций и съездов. Кроме этого, были изучены данные о работе психотехнических лабораторий, где в рассматриваемый период проводились испытания вагоновожатых и контролеров, целью которых было определение комплекса причин аварий и выработка действенных форм борьбы с ними. Яркие описания поездок на трамвае удалось получить благодаря обращению к художественной литературе, по праву сделавшей трамвай одним из главных героев эпохи.

При подготовке исследования использовался проблемно-аналитический метод, позволивший выявить и оценить актуальность проблемы трамвайных происшествий для раннесоветского города. Также было проведено обращение к статистическому и ретроспективному методам. Сравнительно-исторический метод использовался для анализа изменений, происходивших в развитии городского железнодорожного транспорта, происшествий с участием трамваев на протяжении рассматриваемого периода. В ходе изучения раннесоветской повседневности целесообразным стало обращение к новой культурной истории, позволяющей расширить проблемное поле исследования, проследить процесс формирования публичной сферы обсуждения различных составляющих быта. Исследование также предполагало использование положений и методов исторической антропологии. Важным стало обращение к принципам исследования науки и технологий (science and technology studies, STS), позволяющим рассмотреть технику в социальном контексте, в частности понять особенности рецепции новой и опасной технологии обществом. Получение значимых результатов исследования стало также возможным благодаря использованию принципа всесторонности, подразумевающего рассмотрение технологических инноваций во взаимодействии с политическими, культурными и социальными явлениями.

Новый вид транспорта, равно как и любое техническое изобретение – это не только улучшение человеческой жизни, но также опасность и угроза. Трамвай в данном случае является блестящим примером, ведь он оказался причиной гибели десятков тысяч человек по всему миру. Доступная статистика связанных с ним происшествий в раннесоветских городах не полна, но и имеющиеся данные поистине впечатляют. В 1921 г. в Петрограде произошло 256 смертельных и тяжелых несчастных случаев с участием трамваев, в 1922 г. – 240 [12]. В последующие



годы эта цифра продолжала расти: согласно данным «Бюллетея Ленинградского губернского отдела статистики», в 1923 г. было 36 смертельных и 138 тяжелых случаев, в 1924 г. – 54 и 155, в 1925 г. – 57 и 190, в 1926 г. – 81 и 339 [13]. При этом стоит отметить, что в источниках встречаются разные сведения. Так, в том же «Бюллетея» в статье С. Новосельского «Естественное движение населения в Ленинграде в 1926 г.» приводятся данные, что в городе за 1925 г. было раздавлено трамваем 94 человека, а в 1926 г. – 153 [14, с. 173]. В Москве в 1927/28 г. было убито 56 пассажиров и пешеходов (пассажиров), тяжелые ранения получили 320 человек. На следующий год эти цифры составили соответственно 31 и 226 человек. Одновременно за этот период выросло число незначительно пострадавших, с 396 до 526 человек [15, с. 19]. Всего же на 100 тыс. перевезенных пассажиров в столице в 1928/29 г. приходился 131 несчастный случай (без незначительных) против 151 в 1927/28 г. [16, с. 17].

Новости о случившихся трамвайных происшествиях без труда можно найти на страницах городских газет. Обычно это краткие заметки, удивляющие своей будничностью: «На пр. Красных Командиров, уг. 1-й Красноармейской, раздавлен трамваем насмерть неизвестный, лет 25» [17]; «Вчера на пр. Володарского попал под трамвай рабочий Сарин [нрзб.]. Из-под вагона его извлекли мертвым» [18]; «На Кооперативной ул. против дома № 38, шедшим трамваем задавлен неизвестный мальчик. Доставленный в губбольницу № 2, мальчик, не приходя в сознание, через 40 минут скончался. Никаких документов при покойном не оказалось и личность его не установлена» [19]; «Алексей Голубев, 23 л., был настигнут вагоном трамвая на Советском пр. Попав под колеса, он получил ушибы и повреждения тела» [20]; «У Ермаковки трамвай изувечил неизвестную женщину» [21] и т. п. Обращает на себя внимание и частота происшествий. Например, 3 июля 1927 г. в Ленинграде на ул. 3 июля (Садовой) у пер. Чернышева под вагон трамвая маршрута 21 попал Георгий Аладьев 17 лет, которому отрезало ступню правой ноги. Спустя несколько минут на том же месте под вагон трамвая маршрута 13 попал мужчина, которого со слабыми признаками жизни отправили в больницу [22]. Более жесткие и яркие описания зрелищ, открывавшихся в таких ситуациях прохожим, дают милиционские протоколы с места трагедий и протоколы опросов свидетелей. Например: «группа был исковеркан до невозможности и все платье оказалось смешанным со внутренностями» или «голова ее была на мостовой, а туловище под вагоном, и вынуть ее не представлялось возможным» [23, л. 2, 6].

От трамвая нельзя было скрыться, горожане были вынуждены с ним сосуществовать. Ответной реакцией на страх перед новым транспортом,

калечащим и убивающим людей, был в том числе и смех. Еще до революции трамваи, равно как и поезда, автомобили и самолеты, становились объектами для всевозможных шуток, чаще всего с обилием черного юмора [24, с. 190, 192–193]. Эта практика перешла и в советскую прессу. Например, на карикатуре в журнале «Бегемот», опубликованной в качестве комментария на новость о введении трамвайных предохранительных сеток, был изображен мужчина, лежащий на рельсах с отрезанными ногами. Другой прохожий его спрашивает, почему тот бросился под трамвай, на что он отвечает, что хотел проверить, как действуют те самые предохранительные сетки [25, 9, с. 56].

Помимо шуток, важным был вопрос поиска виноватых в авариях. Примечательно, что публика с большой охотой и без лишних рассуждений обвиняла в них вагоновожатых. На 5-й производственной конференции московских трамвайщиков в ноябре 1929 г. в прениях один из участников описал следующий случай: «15-го числа вагоновожатый задавил человека на смерть. Я в это время дежурил как раз на этом участке. Только благодаря моим уговорам толпа не разбила вагон, а она уже набрала в руки кирпичей и камней. Я же видел, что человек сам бросился под вагон» [16, с. 62; 23, л. 14 об.]. Одновременно не единичны были случаи, когда трагедии происходили именно из-за вагоновожатых, в частности, потому что они были пьяны [11, с. 67]. Более того, врач, специалист в области изучения различных форм наркотизма А. С. Шоломович, комментируя распространенность аварий московских трамваев, утверждал, что пьяница среди трамвайщиков традиционна, в чем они соревнуются с железнодорожниками, хотя и те и другие уступают первенство шоферам [26]. Однако, согласно статистическим сведениям, основная вина ложилась на самих пассажиров. В частности, по некоторым данным из-за того же алкоголя случалось около 50% инцидентов, а в предпраздничные и праздничные дни – до 90% [27; 28; 29; л. 2].

Если брать цифры без учета опьянения, в основном как смертельные трагедии, так и легкие случаи происходили при переходе пешеходов через пути и вскакивании в трамвай на ходу [30; 31]. Жертвы могли идти слишком близко к рельсам, перебегать дорогу перед самым трамваем [23, л. 6–6 об.; 11, с. 69], удачно избежать столкновения с одним, но быть задавленным встречным [32, л. 6 а], ездить на подножке и сорваться [33, л. 30 об.].

Одним из символов трамвайных аварий стала так называемая езда на «колбасе» – так назывался резиновый рукав, через который из моторного (первого) вагона накачивался воздух в тормозной компрессор прицепного. Впереди он включен, а на заднем свободно болтается, за него хватались, сидя или стоя на сцепке, и слетали от резкого толчка [2, с. 68; 34, с. 40–41].

Наиболее часто этим грешили дети, ведь «колбаса» – «самый первый яд для школьников» [35]. Кондукторы по возможности с этим боролись, например, сбрасывая шапки с голов нарушителей, которым приходилось прыгать за ними [2, с. 69–70].

Человеческий фактор был далеко не единственным. Комментируя увеличение числа несчастных случаев, осенью 1927 г. заведующий службой движения управления городских трамваев Ленинграда тов. Шейкин заявил: «Безусловно, в первую очередь, несчастные случаи надо отнести за счет расхлябанности населения. Во вторую очередь, на участившиеся несчастья влияет темнота и буксовка вагонов вследствие листопада и загрязненности рельс» [27]. В 1925 г. заведующий технической частью городских железных дорог Ленинграда объяснял рост аварий переходом трамвая на более высокую скорость, отсутствием достаточного количества вагонов и их переполненностью, а также значительно большим оживлением на улицах [12].

Рост населения городов требовал увеличения числа трамвайных вагонов, которых не хватало. С 1917 г. до 1925 г. заводы СССР их не строили, выпуск был восстановлен только во второй половине десятилетия [5, с. 74], за границей, с учетом финансовой ситуации в стране, полноценных закупок также не велось [6, с. 183]. В Москве в 1920 г. ежедневно выпускалось на улицы 202 вагона, в 1921 г. – 282, в 1922 г. – 404, в 1923 г. – 558, и, несмотря на ежегодный рост, этого было недостаточно [1, с. 2]. Критической была ситуация и в других городах. Например, во Владивостоке в 1930 г. половина вагонов эксплуатировалась с 1912 г., а электромоторы вагонов ремонтировались кустарным способом по 25–30 раз [10, с. 107]. Важно было не только количество, но и качество, с которым тоже все было далеко не идеально. В революционные годы работа в этом направлении не велась, и, несмотря на постепенное улучшение ситуации, в начале 1920-х гг. из «больных вагонов» состоял значительный процент подвижного состава [36, л. 25]. В Саратове уже в начале 1930-х гг. в основном из-за плохого состояния пути, изношенности и некачественного ремонта не было ни дня, чтобы вагоны не сходили с рельс [37; 38].

Свой вклад вносили и погодные условия. Более опасными в плане аварий были осень и зима. Для лучшего торможения у вагона перед каждым колесом пристраивались песочницы, из которых при снижении скоростисыпался песок, что создавало большее трение между рельсом и колесом. Однако осенью, в период дождей и повышения сырости, это переставало эффективно работать, и вагон мог начинать скользить, как на санках [2, с. 69–70]. Не способствовали безопасности некоторые особенности труда вагоновожатых.

Зимой лобовое стекло заметало, а если его открывать, то задувало. Чистить ручкой – уставала рука, которая и так весь день крепила ручку контроллера [2, с. 32].

Еще одной причиной было объективно безобразное уличное движение в рассматриваемый период, что прекрасно видно по кадрам кинохроники. Вагоновожатые страдали не только от легкомысленных пешеходов, но и от экипажей и особенно автомобилей, шоферы которых не соблюдали правила, ездили по трамвайным путям и ослепляли яркими фарами [16, с. 60–61].

Стоит отметить, что сам процесс поездки на трамвае был зачастую весьма далеким от спокойного и комфортного, и такие условия не способствовали сохранению ни физического, ни психического здоровья. Среди многочисленных доступных художественных описаний типичной трамвайной поездки в большом раннесоветском городе приведем выразительный текст Д. Хармса, тем более что в нем присутствует и тема аварий: «Трамваи ходят переполненные. Люди висят на подножках. В трамвае всегда стоит ругань. Все говорят друг другу “ты”. Когда открывается дверца, то из вагона на площадку веет теплый и вонючий воздух. Люди вскакивают и соскакивают в трамвай на ходу. Но этого делать еще не умеют, и скаутят задом наперед. Часто кто-нибудь срывается и с ревом и руганью летит под трамвайные колеса. Милиционеры свистят в свисточки, останавливают вагоны и штрафуют прыгнувших на ходу. Но как только трамвай трогается, бегут новые люди и скаутят на ходу, хватаясь левой рукой за поручни» [39, с. 28]. В таких условиях безопасность не могла не страдать – многим пассажирам было просто не до соблюдения правил. Один сотрудник московской городской службы движения заявил: «Когда я вижу, что цепляются за ручки и висят, то я говорю: товарищи, так ездить нельзя, вы ломаете наши вагоны, они у нас и так в плохом состоянии, а мне отвечают: а вы, черти, давайте побольше вагонов» [16, с. 55]. В написанном в начале 1930-х гг. эстрадном фельетоне А. Григорьева описание трамвайной давки прокомментировано смелыми строками: «С трех часов до девяти / Все трамваи на пути / Заполняет наш народ / Наподобье банки шпрот. / <...> Пассажиры точно звери, / Лезут в окна, лезут в двери. / <...> Сесть труднее на трамвай, / Чем попасть партийцу в рай» [40, л. 26]. Проблемы с перегруженностью существовали не только в Ленинграде и Москве, но и в провинциальных городах. Например, в Сталинграде «обычным явлением становилась картина, когда трамвай был переполнен не только внутри, но и полностью был “обвешан” пассажирами снаружи» [9, с. 163].

Стремление нарушителей переложить вину на неудовлетворительное состояние организации трамвайного движения прекрасно видно из милиционских протоколов, составленных на них,



и протоколов судебных заседаний народных судов по этим делам. Например, молодой сотрудник Губчека И. М. Караванов 4 октября 1920 г. прикрепился с левой стороны трамвая, что было категорически запрещено, на углу Володарского проспекта и Пантелеймоновской улицы в Петрограде. Требованию милиционера сойти он не подчинился, за что был доставлен в участок. Поясняя свой поступок, он заявил, что «срочно ехал по служебным делам, попасть же в вагон не было никакой возможности за переполнением публикой» [41, л. 3–3 об.]. Спустя немногим более недели, 13 октября, в участок был доставлен В. К. Стабровский, 49 лет, за отказ выйти на пл. Восстания, из-за чего началась давка. В свое оправдание на заседании народного суда он сказал, что трамвай пошел не по тому маршруту – ему нужно было на Балтийский вокзал, а его привезли на Николаевский (Московский), поэтому виновным себя признать отказался [42, л. 3–3 об.]. 30 июля 1921 г. был составлен протокол на 19-летнего Н. Иванова, сотрудника Петроградской окружной транспортной чрезвычайной комиссии, за то, что он висел на подножке. Задержанный объяснил, что трамвай был полный, поэтому он «конечно и выделялся изнутри вагона, но не висел на подношке». Заполнить штраф чекист отказался, так как у него не было денег, и виновным себя считать отказался [43, л. 3–3 об.].

Как видно из последнего описанного случая, еще одной причиной, способствовавшей нарушению правил, была невозможность оплатить проезд в силу плачевного финансового состояния. В ноябре 1922 г. в Петрограде кондуктор высадил 27-летнего инвалида, которому не хватило денег на билет. В ответ он обозлился и палкой разбил стекло, а в милиции заявил, что сделал это «на почве нервности» и даже не помнит, как ударил [44, л. 3–3 об.]. Бытовой набросок «Наше утро» 1925 г. в журнале «Красный студент» приводил такой диалог учащейся молодежи:

– А что, ребята, поедем на трамвае? – посоветовал пронырливый Дудочкин.

– А деньги где? – спросил Иванов.

– Эх, ты, разиня, да у меня билеты старые есть. Вот трамвай идет. Видишь, как много народу в нем. Влезай и жди пока до тебя дойдет кондуктор. Ну, вали в вагон. А у меня – билета нет... ну да я на «колбасу» сяду.

Свистунов с Ивановым шмыгнули в вагон, а Дудочкин уселся на «колбасу». На второй остановке его хлопнул по плечу рабочий.

– Разве можно на «колбасе» ездить?

– Почему нельзя, если денег нет?

– Денег нет, так пешком ходи, а сюда больше не садись. Пришло Дудочкину в припрыжку за трамваем бежать.

На следующей остановке высадили и его товарищей [45, с. 20].

Студенты были одной из групп населения, которой могли предоставлять льготные трамвайные билеты. В частности, работа по снабжению ими, наряду с банными талонами и за электроэнергию, велась профкомом в Казанском университете [46, л. 24].

Чрезвычайная актуальность проблемы трамвайных аварий требовала принятия комплекса мер для их предотвращения или хотя бы уменьшения. В первую очередь речь шла о правилах как для пассажиров и пешеходов, так и для вагоновожатых и контролеров. Входить в трамвай можно было только через заднюю площадку, но было исключение для некоторых категорий населения. Например, согласно правилам, действовавшим в Москве в 1928 г., через переднюю площадку могли входить члены ЦИК СССР и ВЦИК, члены Московского и Районных советов, инвалиды, имеющие специальные билеты, лица с явными признаками инвалидности, беременные женщины и лица с детьми ростом не выше метра, сотрудники милиции в форме, служащие и рабочие городских железных дорог, учащиеся школ 1-й и 2-й ступени в возрасте до 15 лет – по удостоверениям школ [47, с. 10].

Разумеется, был запрет на выход из вагона до его полной остановки, а также на проезд на подножках и буферах, нельзя было высаживаться из вагона. Не допускались к проезду лица в нетрезвом состоянии и арестованные в сопровождении конвоя [48]. Кроме этого, не пускались в трамвай «лица, одержимые явно заразною болезнью», а особенностью московских правил был запрет поездок на трамвае женщинам «в шляпах с длинными, острыми шпильками без наконечников» [47, с. 10].

Значительно более подробно прописывались правила для вагоновожатых. В конце «Катехизиса вагоновожатого», изданного в Перми в 1930 г., было сказано: «Помни, что в твоих руках находится жизнь 100 пассажиров и имущество вагона. За всякое неумелое и невнимательное обращение с вагоном в результате чего может быть несчастный случай ты несешь уголовную ответственность» [49, с. 15]. Перед тем как трогаться, вагоновожатый должен был ждать сигнала кондуктора [50, с. 4–5]. Кроме этого, именно он проверял документы у тех, кто входил с передней площадки, потому что кондуктор находился на задней. Еще он должен был закрывать дверцу передней площадки, давать предупредительный звонок и не допускать переполнения вагона [51, с. 9]. Ему также надо было подавать предупредительные звонки на пересекающих пути улицах, следить за переезжающими экипажами и проходящими пешеходами, запрещалось разговаривать во время движения [49, с. 6].

Конечно, простого перечисления мер безопасности и знакомства с правилами было недостаточно – их соблюдали далеко не все и не всегда. В связи с этим для предотвращения аварий

и несчастных случаев проводился целый комплекс мер. Например, одной из самых очевидных был штраф. При этом, как указал в своем докладе пленуму секции Моссовета по Московскому отделу коммунального хозяйства управляющий московскими городскими железными дорогами инженер А. В. Гербко осенью 1923 г., штрафы были действенной мерой, позволившей быстро сократить число несчастных случаев [1, с. 3]. В Ленинграде на крупные узловые пункты ежедневно командировались милиционеры, чтобы штрафовать вскакивающих на ходу в вагоны трамвая и регулировать посадку пассажиров [27].

Вторым основным способом борьбы с нарушениями была агитация. Например, она велась на рабочих собраниях и в школах, где рассказывалось о правилах пользования трамваем и опасности последствий их нарушения. Озвучивалась мысль об учете зарубежного опыта, в частности американского, где детям преподается в школах специальный курс безопасности и правила как себя вести, чтобы не попасть под трамвай или автомобиль [12]. Периодическая печать публиковала изображения жертв трамвая, сопровождая их напоминаниями о том, что нельзя ездить на «колбасе» («это может стоить ноги и даже жизни»), переходить между едущими навстречу друг другу трамваями и т. п. [52] Даже юмористический «Бегемот» публиковал абсолютно серьезные материалы, например, изображение трупа под колесами: «Страшное зрелище, читатель! А вот поди-же, прыгуны все прыгают и прыгают!» И далее надпись: «Граждане! Берегите свою жизнь и здоровье. Не сходите и не входите на ходу вагона. Сходя на остановках, держитесь левой рукой за поручень» [53]. Также без всякой иронии в нем комментировалась новость о том, что Комиссия по улучшению жизни детей в Ленинграде рассыпает по школам листовки с правилами об уличном движении: «Школьник, повисший на колбасе, может не удержаться и, падая вниз, может раздробить свой неокрепший череп», поэтому желательна не только агитация листовками, но и более запоминающимися и выразительными средствами [35].

С целью уменьшения числа аварий устраивались соцсоревнования между трамвайными парками, которые, например, брали на себя обязательства «изжить полностью наезды вагонов на вагоны и максимально сократить столкновения с авто- и гужетранспортом» [16, с. 38].

Интерес представляет опыт работы психотехнических лабораторий, которые комплексно исследовали вопросы причин аварий и разрабатывали меры по их предотвращению. Например, они составляли карты происшествий, чтобы определить наиболее проблемные участки [54, с. 26]. Много внимания уделялось изучению профпригодности вагоновожатых. Так, уже Первый всесоюзный съезд по трамвайному делу в декабре 1922 г. поручил лаборатории промышлен-

ной психотехники при Народном комиссариате труда выработать методы и произвести пробные испытания вагоновожатых московского трамвая [55, с. 52]. Были разработаны тесты и задания для проверки интеллекта, внимания, наблюдательности, реакции. Для повышения качества результатов исследования и прочного усвоения навыков ведения вагонов сотрудники лаборатории сами учились водить трамвай. На основании изучения работы была составлена психологическая характеристика (профессиограмма) работы вагоновожатого. В частности, там указывалась степень важности тех или иных навыков (умения правильно читать, узнавать и различать цвета, способности ускорять в особых случаях темп работы, быстро отвечать на неожиданное зрительное восприятие и пр.) [55, с. 58–63]. В основу испытаний, как отмечали сотрудники Психотехнической лаборатории Московского коммунального хозяйства И. Н. Дьяков и Н. В. Петровский, они поставили «принцип всесторонней борьбы с опасностями городского движения не только по линии укомплектования личного персонала, но и по линии предупреждения об опасности самого прохожего» [56, с. 2; 57]. Активно использовался опыт западных психотехников, подчеркивалась важность «пропаганды самозащиты», применялись специальные аппараты для испытания вожатых и кондукторов. В московской лаборатории была испытательная трамвайная площадка и экспериментальные экраны (трехмерная панорама, в точности воспроизводящая одну из московских улиц), которые моделировали опасные ситуации, например, когда пешеход выбегает на дорогу и пр. [56, с. 80–84].

Несмотря на все усилия, решить проблемы аварий за рассматриваемый период не удалось, а приводившие к ним причины в целом сохранились. Весьма символичной стала трагедия 29 ноября 1930 г. в Ленинграде. Она произошла в 8 утра на Международном (Московском) проспекте у д. 98, в месте, где он пересекает железнодорожную линию. Трамвай № 8 шел по направлению к заводу «Электросила». В это время паровоз осаживал состав груженых вагонов. Последний груженый вагон наскочил на моторный вагон трамвая, опрокинул его и раздавил своей тяжестью. В результате погибло 28 человек, что стало одной из самых кровавых трагедий с участием трамвая в отечественной истории [58]. Расследование выявило многочисленные нарушения техники безопасности, а также то, что инструкции не соблюдались ни рядовыми сотрудниками, ни руководством. При этом катастрофа совпала с началом «Декады безопасности» на городском железнодорожном транспорте. Ее организация была вызвана высоким числом жертв трамвайных аварий – только с июля по октябрь 1930 г. в городе погибло 125 человек. Кампания преследовала цель



упорядочить уличное движение, укрепить трудовую дисциплину работников трамвая, провести работу по просвещению населения в вопросах безопасности движения и пользования транспортом [59].

Таким образом, предпринимаемые в отношении повышения безопасности трамвайного движения в 1920-е гг. меры так и не привели к решающему улучшению ситуации. Трамвай был жизненной необходимостью для тысяч и тысяч горожан и приезжих, однако он ассоциировался с давкой, воровством, руганью и, что самое страшное, высокой вероятностью получить травму и даже погибнуть. Существовал целый комплекс причин, по которым аварии продолжали происходить: плохо регулируемое уличное движение, игнорирование правил безопасности пассажирами и пешеходами, ошибки вагоновожатых и их недостаточная квалификация, малое число вагонов и их низкое качество и др. При этом нужно подчеркнуть, что проблемы широко обсуждались, и такие действия, как широкая агитация среди детей и взрослых, повышение надзора за соблюдением правил и наказание нарушителей, различные научные исследования, направленные на выявление причин происшествий, тестирование и выработку принципов отбора вагоновожатых, а также работы по техническому улучшению трамваев были целесообразны и обоснованы. В то же время такая задача, как создание безопасной и эффективной системы городского транспорта, была еще слишком сложна для бурной эпохи 1920-х гг. с ее политической нестабильностью, бедностью и низким культурным уровнем населения, амбициозными планами, ускоренной урбанизацией и масштабной трансформацией городского пространства.

Список литературы

- Гербко А. В. Московский трамвай в 1922–23 хозяйственном году / Докл. упр. моск. гор. ж. д. инж. А. В. Гербко пленуму секции Моссовета по М. К. Х. 16 окт. 1923 г. М. : Тип. МКХ, 1923. 16 с.
- Берман Л. Трамвай. Л. : Красная газета, 1929. 76 с.
- Статистические данные о работе трамвайных предприятий СССР в 1927/28 г. / под ред. П. К. Пешекерова и Ю. К. Гринвальда. М. : Изд-во НКВД РСФСР, 1929. 8 с.
- Статистические данные о работе трамвайных предприятий СССР в 1928/29 г. / под ред. П. К. Пешекерова. М. : Мосрекламсправиздат, 1930. 8 с.
- Трамвай в Санкт-Петербурге. Научно-справочное издание / под ред. М. В. Мочалова. СПб. : Лики России, 2007. 416 с.
- Тархов С. А. История московского трамвая. М. : [Б. и.], 1999. 356 с.
- Маршруты и судьбы, 1887–1997: 110 лет саратовскому рельсовому транспорту / под общ. ред. Е. К. Былинкина. Саратов : Кадр, 1997. 128 с.
- Запарий В. В. Модернизация городской инфраструктуры Екатеринбурга – Свердловска в 1923–1930 гг. // Экономическая история. 2023. Т. 19, № 4. С. 328–337. <https://doi.org/10.15507/2409-630X.063.019.202304.328-337>
- Фурман Е. Л., Луночкин А. В., Юдина Т. В. Сталинград в конце 1920-х – начале 1930-х гг.: население, жилищно-коммунальное хозяйство, благоустройство города // Экономическая история. 2020. Т. 16, № 2. С. 156–166. <https://doi.org/10.15507/2409-630X.049.016.202002.156-166>
- Маклюков А. В. Электрификация городской инфраструктуры на Дальнем Востоке СССР в 1920-е – 1930-е гг. // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2018. № 2 (44). С. 100–112.
- Андреевский Г. В. Повседневная жизнь Москвы в сталинскую эпоху, 1920–1930-е годы. М. : Молодая гвардия, 2003. 573 с.
- Борьба с несчастными случаями на трамваях // Красная газета. Вечерний выпуск. 1925. 6 января. № 5 (693). С. 5.
- Несчастные случаи с людьми на линии городских железных дорог // Бюллетень Ленинградского губернского отдела статистики. 1927. № 16. С. 290.
- Новосельский С. Естественное движение населения в Ленинграде в 1926 г. // Бюллетень Ленинградского губернского отдела статистики. 1927. № 16. С. 147–174.
- Отчет о работе треста Московской городской железной дороги за 1928/29 г. и контрольные цифры на 1929/30 г. [М.] : Мосрекламсправиздат, [1929]. 48 с.
- Московский трамвай на путях пятилетки (По материалам 5-й произв. конференции). М. : Изд-е треста МГЖД и ОТЭ МОО Союза коммунальщиков, 1930. 113 с.
- Жертвы движения // Красная газета. Вечерний выпуск. 1930. 28 мая. № 124 (2482). С. 3.
- Смерть под трамваем // Красная газета. Вечерний выпуск. 1926. 5 февраля. № 32 (1036). С. 5.
- Задавленный трамваем // Нижегородская коммуна. 1925. 21 января. № 17. С. 7.
- Жертвы трамваев // Красная газета. Вечерний выпуск. 1927. 22 сентября. № 256 (1574). С. 3.
- Жертвы движения // Вечерняя Москва. 1928. 11 октября. № 237 (1447). С. 4.
- Шесть жертв трамвая // Красная газета. Вечерний выпуск. 1927. 20 сентября. № 254 (1572). С. 3.
- Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. Р-52 (Народный суд 1-го отделения 1-го Городского района г. Петрограда). Оп. 4. Д. 272.
- Сидорчук И. В. Наука и техника в сатирических изданиях Российской империи 1870–1910-х гг. // Былые годы. 2020. Т. 55, № 1. С. 188–205. <https://doi.org/10.13187/bg.2020.1.188>
- Любишь кататься // Бегемот. 1925. № 11. С. 11.



26. Шоломович А. Об алкогольном либерализме, трамвайных прорывах и промфинплане // Культура и быт. 1931. № 4. С. 18.

27. 16 жертв трамвая // Красная газета. Вечерний выпуск. 1927. 11 октября. № 275 (1593). С. 3.

28. Шалаев. На антиалкогольном фронте // Большевик. 1929. 28 июня. № 10. С. 4.

29. ЦГА СПб. Ф. Р-810 (Народный суд 4-го отделения города Ленинграда). Оп. 2. Д. 271.

30. Друскин С. Борьба с несчастными случаями на трамваях // Гигиена и здоровье рабочей и крестьянской семьи. 1928. № 1. С. 11.

31. Истребов. Почему кондукторы не берут штрафы // За образцовый трамвай (Листок выездных редакций: «Саратовский рабочий», «Даешь комбайн» и «Вожатый»). 1932. 26 декабря. № 4. С. 1.

32. ЦГА СПб. Ф. Р-810. Оп. 2. Д. 134.

33. ЦГА СПб. Ф. Р-819 (Народный суд 13-го отделения города Ленинграда). Оп. 1. Д. 1908.

34. Кудряшёв А. В. Детские шалости советских подростков на городском транспорте // Сибирский педагогический журнал. 2018. № 5. С. 39–44. <https://doi.org/10.15293/1813-4718.1805.04>

35. Воззвание Бегемота // Бегемот. 1925. № 21. С. 9.

36. ЦГА СПб. Ф. Р-1963 (Управление Уполномоченного Народного комиссариата финансов по Северо-Западной области и финансовый отдел Ленинградского губернского исполнительного комитета Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов). Оп. 1. Д. 34.

37. Привести в порядок трамвайное движение (по письмам рабочих) // Саратовский рабочий. 1932. № 55. 4 октября. С. 2.

38. Скибневский. Как улучшить трамвайное движение. (Беседа с начальником службы движения трампаркетов. Гузановым // Саратовский рабочий. 1932. 4 октября. № 55. С. 2.

39. Хармс Д. Утро // Хармс Д. Полное собрание сочинений : в 4 т. Т. 2 Проза и сценки. Драматические произведения. СПб. : Гуманитарное агентство «Академический проект», 1997. С. 27–31.

40. Центральный государственный архив литературы и искусства Санкт-Петербурга (ЦГАЛИ СПб). Ф. Р-218 (Коллекция рукописей произведений для эстрады и цирка). Оп. 2. Д. 150.

41. ЦГА СПб. Ф. Р-53 (Народный суд 2-го отделения 1-го Городского района г. Петрограда). Оп. 9. Д. 1031.

42. ЦГА СПб. Ф. Р-134 (Народный суд 7-го отделения г. Ленинграда). Оп. 3. Д. 1003.

43. ЦГА СПб. Ф. Р-134. Оп. 4. Д. 1526.

44. ЦГА СПб. Ф. Р-52. Оп. 5. Д. 981.

45. Низовцев Г. Наше утро. (Бытовой набросок) // Красный студент. 1925. С. 19–21.

46. Государственный архив Республики Татарстан (ГАРТ). Ф. П-624 (Первичная организация КПСС Казанского государственного университета им. В. И. Ульянова-Ленина). Оп. 1. Д. 65.

47. Правила пользования городскими жел. дор. и автобусными сообщениями МКХ // Трамвайный и автобусный путеводитель. 4-е изд. М. : Издательство М. К. Х., 1928. С. 10–12.

48. Правила пользования городскими железными дорогами, 17 июля 1923 г.: [листовка]. [Пг.]: Тип. Откомхоза, [1923, июль, 21]. 1 с.

49. Катехизис вагоновожатого. Пермь : Тип. «Уралполиграф», 1930. 15 с.

50. Руководство для вагоновожатых. Ростов-на-Дону : Азово-Черноморское изд-во, 1934. 40 с.

51. Инструкция-руководство для вагоновожатых. Псков : Тип. «Пск. Колхозник», 1932. 47 с.

52. Помни, что путешествие в трамвае стоит трамвайного билета // Гигиена и здоровье рабочей и крестьянской семьи. 1928. № 7. С. 13.

53. Граждане! Берегите свою жизнь и здоровье // Бегемот. 1925. № 3. С. 13.

54. Резолюции, принятые X Всесоюзной трамвайной конференцией в Киеве 15–20 июня 1933 г. М. : Гострансиздат, 1933. 32 с.

55. Шпильрейн И. И. Испытания профессиональной пригодности вагоновожатых Московского трамвая в лаборатории промышленной психотехники // Гигиена труда. 1925. № 11. С. 52–64.

56. Дьяков И. Н., Петровский Н. В. Психотехника в коммунальном деле и местном транспорте: Психотехнические испытания шоферов, вагоновожатых, контролеров, кондукторов и учеников школ местного транспорта. Психотехнич. лаборатория Моск. коммунальн. хоз-ва. М. : Мосрекламсправиздат, [1928]. 110 с.

57. Стоюхина Н. Ю. Психотехник городской среды И. Н. Дьяков (к 130-летию со дня рождения) // Институт психологии Российской Академии наук. Организационная психология и психология труда. 2021. Т. 6, № 4. С. 156–178. https://doi.org/10.38098/irgan.opwp_2021_21_4_007

58. Сапега М. Г., Шушарин И. Про трамвайную трагедию у Московской заставы в Ленинграде 1 декабря 1930 года. 2-е изд. СПб. : Красный матрос, 2020. 78 с.

59. Сегодня начинается «декада безопасности» // Красная газета. Вечерний выпуск. 1930. 1 декабря. С. 4.

Поступила в редакцию 07.10.2024; одобрена после рецензирования 09.10.2024;
принята к публикации 20.01.2025; опубликована 30.06.2025

The article was submitted 07.10.2024; approved after reviewing 09.10.2024;
accepted for publication 20.01.2025; published 30.06.2025