

ЗАЛІЗНИЧНА КАТАСТРОФА У КИЄВІ 18 (31) СІЧНЯ 1918 РОКУ**

У статті дається незадовільна оцінка стану досліджень історії техногенних аварій та катастроф в історії України, наголошено на важливості та перспективності подібних студій. Публікуються документи, що висвітлюють одну із найбільших транспортних аварій в історії України — залізничну катастрофу на станції Київ-І Пасажирський у січні 1918 р.

Ключові слова: залізниця, аварія, катастрофа, Українська революція 1917–1921 рр., Київ.

Vitaliy Skalsky

RAIL ACCIDENTS IN KYIV, 18 (31) JANUARY 1918

The article provides a poor assessment of Historical Research of technogenic accidents and disasters in the history of Ukraine. Disaster studies are important and perspective in Ukraine.

It's publication newspaper article about one of the largest transport accidents in the history of Ukraine — a railway accident at the station Kyiv I-Passenger, January 1918.

Keywords: railway, accident, disaster, Ukrainian revolution of 1917–1921, Kyiv.

Сучасна українська історіографія не надто схильна до тем техногенних катастроф поза межами чорнобильської тематики. Була спроба ввести в науковий дискурс аварії та катастрофи за допомогою багатотомного видання «Україна: хроніка подій ХХ століття». Однак, вона, як на мене, зазнала невдачі. У цьому виданні пункт про катастрофи використовувався вкрай рідко, сюди включались епідемії, хвороби, голод, тобто не тільки техногенні події, але й соціальні та медичні.

Чи не найкращим дослідженням з історії катастроф в Україні (не враховуючи історії Чорнобильської трагедії) є документальне видання «Куренівська трагедія 13 березня 1961 р. у Києві: причини, обставини, наслідки» та наукова стаття на основі цього збірника¹.

* Віталій Скальський — науковий співробітник Інституту історії України НАН України, skalskyw@ukr.net.

** Дослідження уможливлене дотацією Канадського інституту українських студій з Вічного фонду імені родини Стасюків.

¹ Куренівська трагедія 13 березня 1961 р. у Києві: причини, обставини, наслідки. Документи і матеріали. — К.: Інститут історії України, 2012. — 548 с.; *Крупина В.*

Однією із складових дослідницького напрямку історії катастроф є студії транспортних аварій. В Україні з даної теми немає жодної спеціальної узагальнюючої праці історичного характеру. Окремі випадки описані спорадично. Наразі не вдається створити хоча би якийсь, бодай неповний, перелік транспортних катастроф в Україні. Значною мірою, тема віддана на відкуп журналістам та новинним агенціям.

Причина цього полягає у націєцентричності українського історіописання. Значною мірою історики пишуть історію української нації, державності, боротьби за неї. Тобто, у першу чергу йдеться про політичну історію. І це є зрозумілим — українцям потрібно себе актуалізувати у сучасному світі у тому числі через багату і насичену історію.

Техногенні аварії та катастрофи у такому випадку виступають як ілюстрації до загального мейнстріму політичної оповіді, у гіршому випадку — як однохвилинний відпочинок від читання політичних баталій.

Разом із тим майже не враховується фактор впливу техногенних катастроф на перебіг політичних подій. Безумовно, найкращою ілюстрацією тут є вплив Чорнобильської катастрофи на розпад Радянського союзу. Але не тільки. У значно менших масштабах цей вплив проявлявся і в інші часові періоди. До прикладу - страшна аварія на корсунській копальні № 1 у Горлівці 27 лютого (13 березня) 1917 року. Загинуло 24 людини, 4 померли у лікарні, 9 було травмовано. Серед загиблих — директор шахти, головний інженер, головний маркшейдер, керівник гірничорятувальної служби. Як наслідок, Горлівка проігнорувала початок революції. Коли в інших регіонах відбувались мітинги на підтримку нової влади, значна частина Донбасу через цю аварію перебувала у траурі.

Інший приклад — це вибухи на військових складах на Звіринці у червні 1918 р., аналогічні вибухи в Одесі у вересні 1918 р., велика пожежа на Подолі показали, що режим Павла Скоропадського може ефективно долати соціальні наслідки таких аварій, однак попереджувати їх не має змоги.

Однією із найгучніших транспортних аварій в Україні була залізнична катастрофа у Києві 18 (31) січня 1918 року. У даній публікації пропонується декілька газетних публікацій, якими відгукнулася преса на дану подію.

№ 1

Київ, 22 січня 1918 року

Катастрофа на вокзалѣ

Съ началомъ событій в Киевѣ совпала грандіозная катастрофа на вокзалѣ, повлекшая многочисленныя жертвы.

Одесскій поѣздъ, (одесскій по старой памяти, такъ какъ теперь, какъ извѣстно, из Киева поѣзда не идут до Одессы), переполненный пассажирами и солдатами, приближался къ Киеву.

«Жертв багато, а в газетах нічого не пишуть...» (Куренівська трагедія 13 березня 1961 р. в Києві) // Український історичний журнал. — 2012. — № 4. — С. 140–153.

На Посту Волынскомъ солдаты, которымъ показалось, что машинистъ недостаточно быстро направляетъ поѣздъ, сбросили машиниста съ локомотива и посадили своего «машиниста». Послѣдній развилъ максимальную скорость. Когда поѣздъ подошелъ къ станціи Кіевъ «машинистъ» не в состояніи былъ уменьшить скорость хода и поѣздъ со страшной силой проскочивъ тупикъ и всѣ перегородки врѣзался в зданіе вокзала.

Жертвой катастрофы стали раньше всего сами виновники катастрофы, солдаты, начальникъ станціи и многіе другіе.

Вслѣдствіе событій, происходящихъ на вокзалѣ трудно провѣрить количество жертвъ: по однимъ свѣдѣніямъ, убито 10 человекъ и ранено до 50-ти; по другимъ свѣдѣніямъ — число однихъ убитыхъ достигаетъ 50 чел.

Послѣднія новости, 1918, № 4877, 22 января.

№ 2

Київ, 23 января 1918 року

Катастрофа на ст. Кіевъ-Пассаѣирскій.

Утромъ 18 января на ст. Кіевъ I — пассаѣирскій произошла катастрофа, сопровождавшаяся многочисленными человѣческими жертвами.

Подробности таковы.

Незадолго до 6 ч. утра на Постъ-Волынскій прибылъ со значительнымъ запозданіемъ почтовый поѣздъ № 4 (из Сарнѣ-Маневичей), переполненный пассажирами до отказа. Пассаѣиры, преимущественно возвращающіеся съ фронта солдаты, занимали всѣ помѣщенія внутри вагоновъ, стояли сплошной массой въ проходахъ и на площадкахъ, сидѣли на крышахъ, ступенькахъ и тормозахъ и даже заняли тендеръ паровоза и самый паровозъ.

По прибытіи на Пост-Волынскій машинистъ осмотрѣлъ паровозъ и констатировалъ порчу тормозовъ. Вслѣдствіе этого, онъ наотрѣзь отказался вести поѣздъ дальше, ибо, по его словамъ, на уклонѣ у Кадетской роши поѣздъ развилъ-бы большую скорость, остановить-же составъ на вокзалѣ не представилось-бы возможнымъ.

Однако, въ то время, какъ часть пассаѣировъ, соглашаясь съ доводами машиниста готова была совершить дальнѣйшій путь пешкомъ, другая часть, состоявшая изъ солдатъ, направилась къ паровозу и потребовала немедленнаго следованія поѣзда въ Кіевъ. Уговоры ни къ чему не привели. Солдаты схватили машиниста и заявили, что въ случаѣ отказа ѣхать они его бросятъ въ топку паровоза. Машинисту волей-неволей пришлось подчиниться и почтовый поѣздъ двинулся на Кіевъ.

Какъ предсказывалъ машинистъ, такъ оно и случилось: на уклонѣ Кадетской роши поѣздъ развилъ значительную скорость и сталъ быстро приближаться къ пассаѣирской станціи. Въ это время машинистъ, желая использовать послѣднѣе средство спасенія, сталъ давать тревожные сигналы въ надеждѣ, что на вокзалѣ поймутъ, что съ поѣздомъ неладно, и направятъ его на сквозной путь. К сожалѣнію, в это время всѣ сквозные пути были загромождены и поездъ № 4 пришлось пустить по пути, заканчивающемуся тупикомъ у бывшаго царскаго павильона.

Туть-то и разразилась катастрофа. Поѣздъ полнымъ ходомъ проскочилъ мимо зданія вокзала, со страшной силой ударился въ тупиковые упоры, отшвырнулъ ихъ прочь и по инерціи пошелъ дальше. Паровозъ съ тендеромъ и багажный вагонъ, проскочивъ платформу, врѣзались въ павильонъ и совершенно разрушили помѣщения дежурнаго по станции М.-К.-В. жел. дороги, а также телеграфную и телефонную комнаты. Послѣ этого паровозъ остановился, застрявъ въ обломкахъ зданія.

Въ тотъ моментъ, когда были сбиты тупиковые опоры, на платформѣ противъ тупика находилось много солдат, ожидавшихъ отходящихъ поѣздовъ. Паровозъ врезался въ эту человеческую массу. Въ павильоне-же были захвачены врасплохъ дежурные служащіе.

Отовсюду понеслись душераздирающіе крики раненыхъ. Пассажиры, объятые паникой, выбрасывались изъ оконъ вагоновъ, причемъ это началось еще на ходу поѣзда, вслѣдствіе чего многіе получили при паденіи тяжкія увѣчія.

Помощь пострадавшимъ была быстро организована. Вызванные изъ города пожарныя команды, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ пожарныхъ, стали извлекать раненыхъ изъ-подъ обломковъ павильона. Извлеченные оттуда раненые вывозились въ городъ въ каретахъ скорой помощи.

Спасательныя работы продолжались нѣсколько часовъ. Въ первую очередь было извлечено 8 труповъ, среди которыхъ трупъ помощника начальника станціи Космачева. Онъ былъ убитъ наповаль въ телефонной комнатѣ. Многочисленные раненые извлекались также изъ-подъ паровоза, тендера и багажнаго вагона. Тамъ-же оказались и новые трупы.

По предварительному подсчету, закончить который не удалось, вслѣдствіе событій, всего во время катастрофы было убито 26 человекъ и ранено свыше 80. Большинство раненій принадлежитъ къ числу тяжелыхъ.

Кіевлянинъ, 1918, № 14, 23 января.

№ 3

Кіів, 23 січня 1918 року

Къ крушенію на вокзалѣ.

Во вчерашнемъ утреннемъ выпускѣ «Посл. Нов.» мы уже сообщали о крушеніи поѣзда на вокзалѣ.

По дополнительнымъ свѣдѣніямъ собраннымъ нами, крушеніе произошло при слѣдующихъ обстоятельствахъ: в первый день возстанія, со стороны Сарнъ прибылъ въ Кіевъ почтовый поѣздъ № 4; в составъ поѣзда входило нѣсколько теплушекъ съ солдатами и нѣсколько классныхъ вагоновъ. Когда поѣздъ подошелъ къ Посту-Волынскому, среди солдатъ стали распространяться слухи о томъ, что поѣздъ будетъ обстрѣлянъ. Солдаты заволновались и потребовали отъ машиниста, чтобы онъ развилъ максимальную скорость.

Напрасно машинистъ сталъ доказывать, что подъ уклонъ нельзя пускать поѣздъ полнымъ ходомъ, солдаты остались при своемъ и, подъ угрозой смерти, заставили машиниста усилить скорость.

Зная, что такое положеніе неизбѣжно должно привести къ катастрофѣ, машинистъ сталъ давать тревожные сигналы, надѣясь, что тревожныя сигналы

заставлять железнодорожную администрацію Києва Перваго принять какія либо мѣры къ предупрежденію катастрофы.

Надежды машиниста, однако, не оправдались: железнодорожныя служащіе, занятые борьбой, не обратили вниманія на тревожные сигналы машиниста и поѣздъ, развивая по пути отъ Поста Волынскаго до станціи все большую и большую скорость, врѣзался на полномъ ходу въ часть вокзала, гдѣ размѣщены держурные м.к.в. дороги, телефонъ и пр. вокзальныя учрежденія.

Что произошло при этомъ — трудно описать: паровозъ врѣзался в гущу людей, превративъ ее въ безформенную массу; вагоны поѣзда, нагромождаясь другъ на друга, были превращены въ груды щепокъ. Большинство пассажировъ и солдатъ находившихся въ первыхъ четырехъ вагонахъ, получили тяжелыя поврежденія; нѣкоторые изъ нихъ были раздавлены на смерть, многіе же изъ пострадавшихъ скончались отъ ранъ въ тотъ же день.

Всего, по свѣдѣніямъ железнодорожной администраціи среди пассажировъ и солдатъ оказалось убитыхъ 26 человекъ, раненыхъ 81. Изъ железнодорожныхъ служащихъ оказася убитымъ пом.нач.станціи Костачевъ и тяжело ранены двѣ телеграфистки.

Послѣднія новости, 1918, № 4879, 23 января.

REFERENCES

Krupyna, V. (2012). «Zherty bahato, a v hazetakh nichoho ne pyshut'...» (*Kure-nivs'ka trahediya 13 bereznya 1961 r. v Kyievi*). *Ukrayins'kyu istorychnyy zhurnal*. (4). 140–153. [in Ukrainian].

Дата надходження до редакції: 5 жовтня 2016.