

Российский трамвай: 140 лет на службе у пассажиров



Одним из первых в мире практически осуществившим передачу электроэнергии на расстояние стал наш соотечественник Федор Аполлонович Пироцкий. Это было в 70-х годах прошлого века. В Петербурге, на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, «...г. Пироцким первый раз в России двинут вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым катятся колёса вагона».



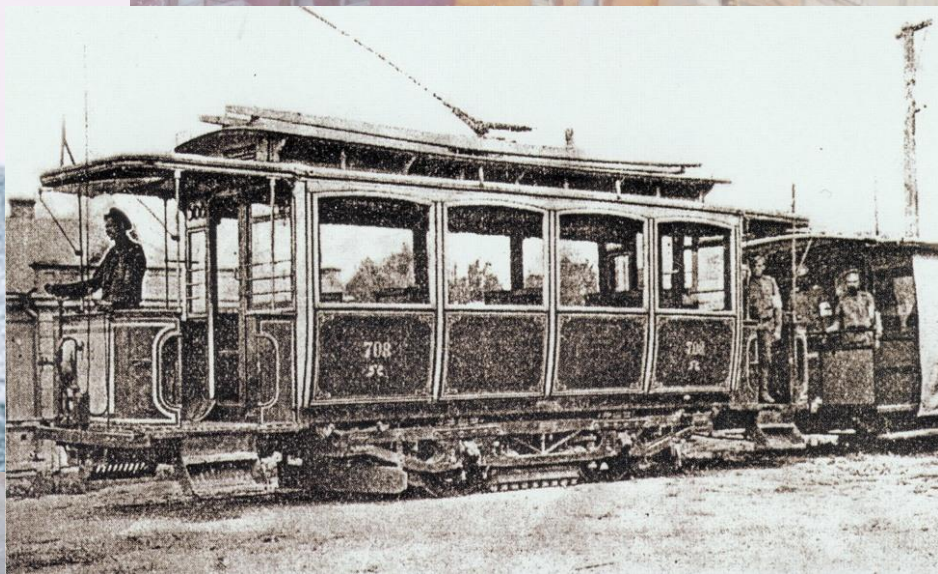
Фёдор Аполлонович Пироцкий
(1845-1898)

В августе 1880 г. в Петербурге был пущен первый в мире моторный трамвайный вагон, к раме которого подвесили электродвигатель. Он приводил в движение ведущую ось вагона через двухступенчатую зубчатую передачу. Электроснабжение линии шло от электростанции, имевшей генератор мощностью сначала 4, а позже 6 л. с.

Вагон с 40 пассажирами, весом более 7 т, двигался со скоростью 12—14 км/ч. Новые опыты изобретателя были встречены с большим интересом, но вскоре нашли противников — владельцев акций общества конных железных дорог. Федор Аполлонович Пироцкий начал активную борьбу за внедрение своего изобретения. Он пытался заинтересовать им Министерство путей сообщения и ввести электротягу на железных дорогах. Он писал: «Ввиду значительной пользы, какую могут принести электрические железные дороги как в степных областях так и в местностях, одаренных даровою силою воды, необходимо продолжить опыты не только в пределах городов, но и на далекие расстояния. Для этого следует лишь усилить изоляцию под рельсами так, чтобы оказалось возможным передавать электроэнергию на сотни верст».



Однако в России внедрение нового транспорта шло вразрез с интересами владельцев конно-железных дорог, являвшихся городскими монополистами. Поэтому первый в Российской империи электрический трамвай был запущен в Киеве 3 июля 1892 года лишь спустя 12 лет после эксперимента в Дегтярном переулке. Там городской рельеф осложнял применение гужевого транспорта.

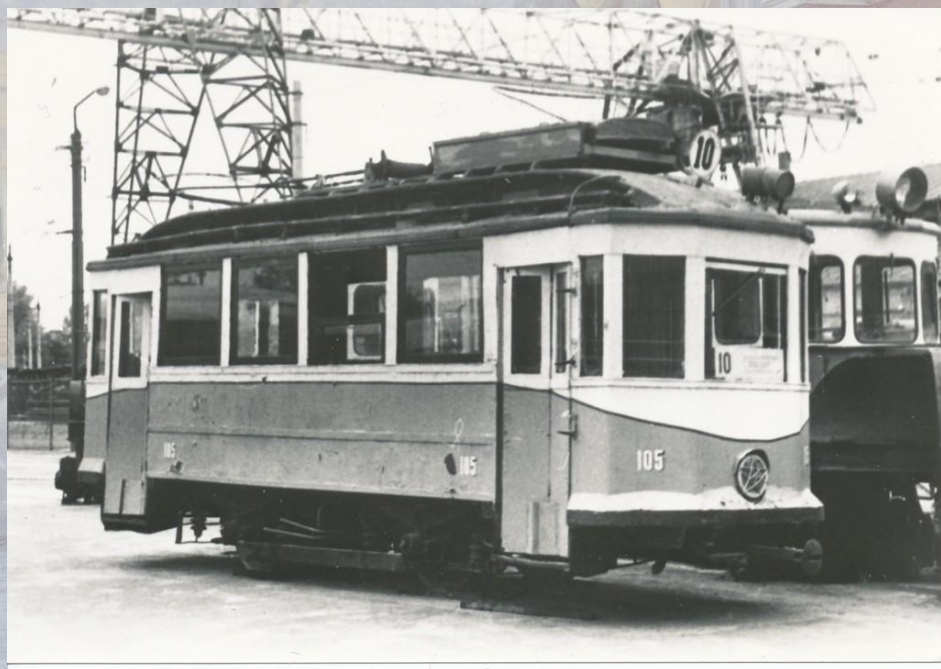


Эта первая линия имела протяженность полтора километра. Мощность питающей электростанции составляла 30 кВт.

Подводя итоги своих опытов, Пироцкий писал: «...выработанный мною способ приспособления готового рельсового пути к прохождению тока разрешает, по моему мнению, вопрос передачи работы со стороны практической». Он доказывал целесообразность передачи электроэнергии по рельсам железных дорог даже в тех случаях, когда для этого потребуются строить новый рельсовый путь.

Насколько смелы были идеи и исследования талантливого ученого, говорит высказывание французского пионера электропередач М. Дебре, который в 1884 г. писал, что большинство техников «до сего времени продолжают рассматривать электричество с точки зрения телеграфии, иначе говоря, как предназначенное исключительно к производству точных, но весьма слабых механических эффектов». Путь, избранный Пироцким, впоследствии изменили на более рациональный — для электропередачи стали использовать токи высоких напряжений. Но вклад русского изобретателя трудно переоценить:

его опыты привлекли большое внимание к вопросам электропередачи, вызвали новые исследования в этой области, способствовали ускорению правильного решения важнейшей проблемы.



Трамваи Киева



В Северной столице регулярное трамвайное движение открылось лишь спустя 20 лет – несмотря на то, что именно Петербург является родиной трамвая.



О самом первом в России электрическом трамвае напоминает номер вагона конки, которую можно увидеть в Музее городского электрического транспорта. Номер 114 имела конка, которую переделали в электрический трамвай, запущенный в Петербурге 140 лет назад.

Коллекция трамваев собрана в музее городского электротранспорта, расположенного в ангарах бывшего Василеостровского трамвайного парка на Среднем проспекте. Основу коллекции составляют находящиеся на ходу экземпляры основных моделей трамваев и троллейбусов, массово использовавшихся в Санкт-Петербурге, эксплуатация которых была прекращена.



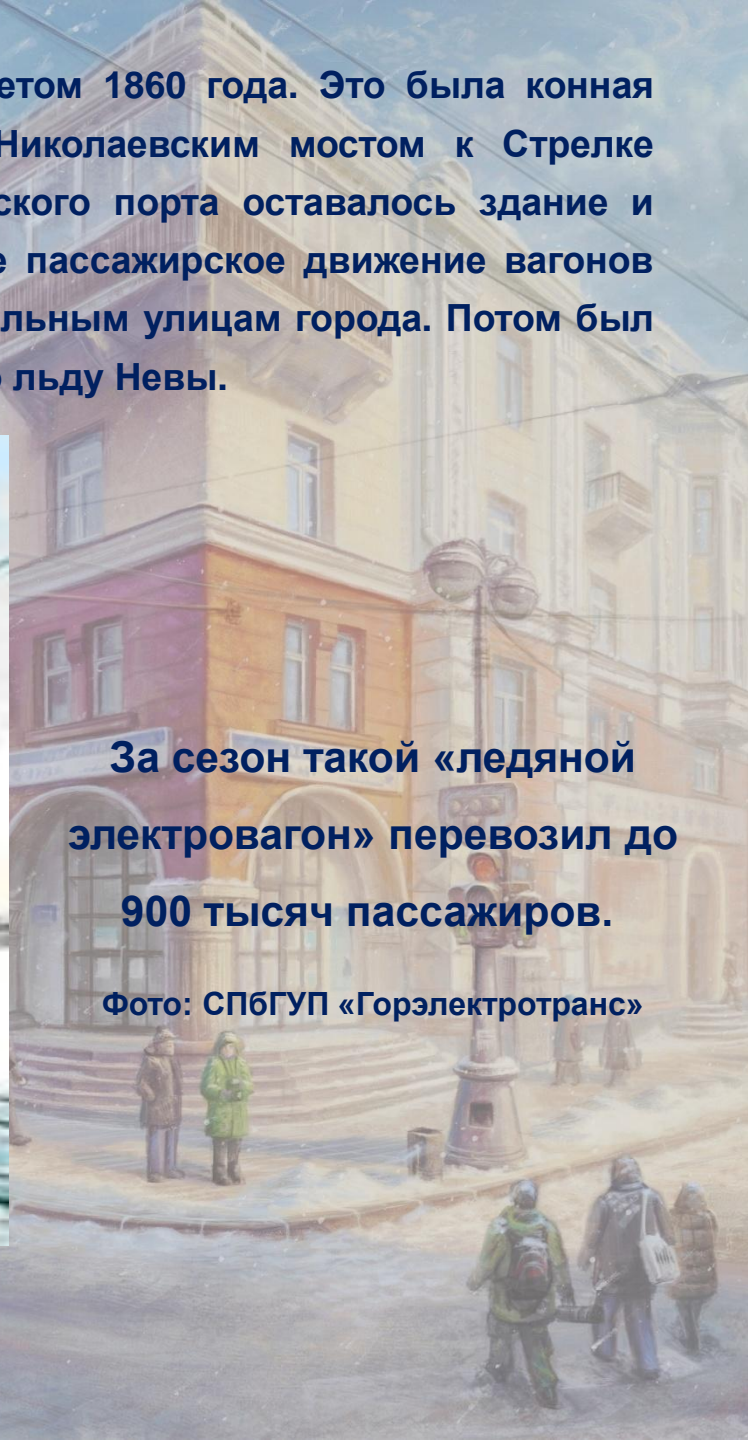
В конце 20 века трамвайная система Ленинграда попала в книгу Рекордов Гиннеса, как самая протяженная. Правда, со временем Санкт-Петербург потерял свое первое место, но, все же, продолжает держаться на лидирующих позициях.

Первые рельсы на улицах Петербурга появились летом 1860 года. Это была конная грузовая подвозная линия от новых пристаней за Николаевским мостом к Стрелке Васильевского острова, где со времен первого городского порта оставалось здание и службы таможни. Три года спустя началось регулярное пассажирское движение вагонов "конно-железных дорог" или, попросту, конки, по центральным улицам города. Потом был "паровичок", потом — электрический трамвай пошел... по льду Невы.



За сезон такой «ледяной
электровAGON» перевозил до
900 тысяч пассажиров.

Фото: СПбГУП «Горэлектротранс»



Лишь в 1907 году на Адмиралтейском проспекте началось движение электрического трамвая. О той линии сейчас напоминает лишь специально оставленный кусок рельсов, вмонтированный в гранит тротуара.

29 сентября 2007 года в честь 100-летия первого трамвайного рейса был открыт памятник Первой линии петербургского трамвая – это 30-ти метровые отрезки рельс, вмонтированные в кладку тротуара Адмиралтейского проспекта, с мемориальной доской.

В 1907 году из этого места у Адмиралтейства покатали первые трамваи в Санкт-Петербурге. Добраться на них можно было на Васильевский остров по 8-ой линии, закончить поездку на Большом проспекте.



Первый трамвай по маршруту прошел под управлением проектировщика линии Генриха Осиповича Графтио.

Рекордные 46 лет служил пассажирам трамвай ЛМ-33 или «Американка». Один из самых любимых и верных ленинградцам трамваев получил своё «зарубежное» прозвище благодаря истории создания модели. Разрабатывалась модель в Ленинграде, просто за основу взяли иностранный прототип. За всё время эксплуатации «Американки» прошли 530 млн. километров и перевезли 4,8 миллиарда пассажиров. Вагон начала 30-х годов, вместе с ленинградцами прошедший блокаду, был так дорог горожанам, что при завершении эксплуатации в 1979 году пассажиры вышли проводить его в прощальный рейс. Он состоялся 18 марта, ровно 40 лет назад.



В 1947 году инженеры ВАРЗа разработали для Ленинграда первые цельнометаллические трамвайные вагоны — ЛМ-47 и ЛП-47. Они строились на базе стальных рам от поврежденных во время войны "Американок" (ЛМ-33). И хотя они не во всем были технически совершенны для того времени, главная цель — проверить возможность успешной эксплуатации 15-метрового цельнометаллического вагона — была достигнута. За немалый вес — около 23 тонн, округлые формы и цвет слоновой кости в раскраске кузова пассажиры прозвали ЛМ-ЛП-47 «Слонами».

И не зря: с необычным трамваем связан курьезный случай, подтверждающий его репутацию великана. Однажды трейлер с новым танком при выезде из ворот Кировского завода столкнулся со «Слоном». Как гласит городская легенда, в результате аварии трейлер был смят и не подлежал восстановлению, упавший танк отправился обратно на завод для ремонта, а трамвайный поезд ушёл в парк на осмотр с разбитой передней частью, но своим ходом.



Этот показательный случай только укрепил мнение, что трамвай для пассажиров - самый безопасный вид транспорта.

Литература

1. Романенко, В. Н. Петербург и рельсовый транспорт России (к 300-летнему юбилею города) / В. Н. Романенко, Г. В. Никитина // Локомотив. - 2003. - №3. - С. 45-48.
2. Григорьева, М. В. Из истории петербургского трамвая / М. В. Григорьева. - С.45-46: ил.// История Петербурга / Полтораки С.Н. - СПб. - 2009г. № 3.
3. "Аннушке" - 100 лет.// Локотранс. – 2011. - № 12. - с. 40
4. Левчук, Н. А. Троллейбус в Европе: от рождения до возрождения? / Н. А. Левчук. - С.53-55// Энергия: экономика, техника, экология. – 1998. - № 10.
5. Левчук, Н. А. Ретро-трамвай: новый вид городского транспорта? / Н. А. Левчук. - С.17-19// Энергия: экономика, техника, экология. – 1998. - № 11.
6. Григорьев, А. Питерский трамвай/А. Григорьев// Архитектура. Строительство. Дизайн. – 2005. - № 2. - С.80-81.
7. Курихин, О. Последний советский трамвай / О. Курихин. //Техника – молодежи. – 2006. - № 12. - С.16-17.
8. Коротаева, Татьяна. Шел по городу трамвай / Т. Коротаева // Гудок : Ежедневная транспортная газета. - 2004. - №89 : 20 мая. - С. 8.
9. Зензинов, Н. А. Пионер электрификации транспорта / Н. А. Зензинов. - С.47-48 Локомотив. - 1982. - № 7. - С. 47-48.