



# Переменка

Усенков Дмитрий Юрьевич

## ПЕТЕРБУРГСКИЙ ТРАМВАЙ: ИСТОРИИ И ФАКТЫ

*Трамвай ползет, как черепаха,  
Водитель спит, как бегемот,  
Кондуктор лает, как собака:  
«Пройдите, граждане, вперед».*  
(Старая ленинградская поговорка)

Трамвай в Петербурге – это нечто большее, чем просто городской транспорт. Точно так же, как дожди, воздух Балтики, разводные мосты на Неве, острова, кораблик на Адмиралтействе, уличные фонари, парадный Невский проспект, Исакий, Петропавловская крепость, Зимний, колонна на Дворцовой, сфинксы, коты и многое другое, с детства знакомое каждому жителю Северной столицы, трамвай – это часть души Петербурга. Есть в трамвае – громящем, звенящем, тяжело вздыхающем пневмоприводами открытия дверей и тормозов, – что-то завораживающе-ностальгическое, как в доисторическом паровозе.

Да и как наземный транспорт трамвай всегда был важен для Ленинграда и Петербурга, поскольку отсутствие кольцевой линии

делает поездки в петербургском метро через пересадки в центре слишком долгими.

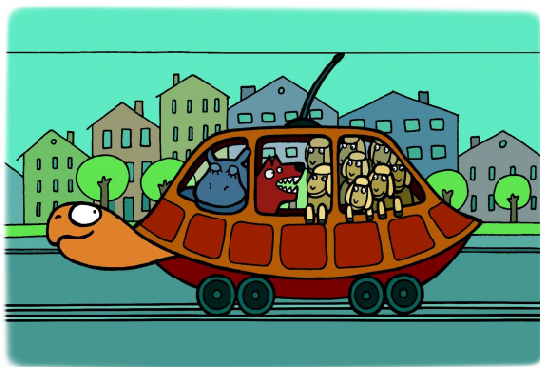
Поэтому вряд ли стоит удивляться, что совсем недавно Ленинград/Петербург считался самым «трамвайным» в мире, а суммарная протяженность трамвайных путей составляла 320 километров.

С петербургским трамваем связаны и другие интересные истории и факты. Приглашаем познакомиться с ними наших читателей.

### Почему питерский трамвай был не первым?

Самый первый трамвай в тогдашней Российской империи вышел на маршрут 2 мая 1892 года в Киеве [1]. Затем были «отрамваены» Нижний Новгород, Витебск, Курск, Одесса, Казань, Тверь, Екатеринодар, Екатеринослав, Пятигорск, Владикавказ... В столицах же – Петербурге и Москве – трамвай был запущен гораздо позже.

Почему же столичные города, которые вроде бы должны быть «провозвестниками» нового, современного вида транспорта, оказались в отстающих? Причина проста: трамваю (а точнее, энтузиастам трамвайного движения) пришлось выдержать немалую борьбу с владельцами конок – другого рельсового транспорта, «предка» трамвая. А вот, на-



пример, в Киеве такой проблемы не было – из-за сложного рельефа местности лошади, тянущие тяжелый вагон, не справлялись с крутыми подъемами, и конка там конкуренцию электрической машине составить не могла [1].

В Петербурге и Москве же владельцы конок – частные и акционерные общества, получив в свое время монопольные права, конечно, не хотели терять прибыль. Закон Российской империи был на их стороне: согласно договору, городская управа в течение пятидесяти лет не могла без согласия хозяев конки использовать на улицах любой другой вид транспорта, а сами общества конных железных дорог имели аренду земельных участков всех центральных улиц.

И тогда «Товарищество для эксплуатации электричества М.М. Подобедова и К<sup>о</sup>» придумали оригинальное решение: раз улицы города находятся в монопольном владении конок, проложить первые трамвайные пути по льду Невы [1]. Такие «ледяные» трамваи впервые начали ходить зимой 1904/05 годов по маршрутам «Сенатская площадь – Васильевский остров», «Дворцовая набережная – Мытнинская набережная», «Марсово поле – Выборгская сторона». Рельсы и шпалы при этом просто укладывали на замерзшую поверхность реки, а столбы для электропроводов вмораживали в лёд. Такой ледовый трамвай сразу стал пользоваться большой популярностью и за зимний сезон перевозил до 900 тысяч пассажиров (летом указанные направления обслуживал паром) [2]. Популярность трамвая оказалась настолько

велика, что акционеры конно-железных дорог даже подали в суд иск о потере части своих доходов, но дело проиграло, так как река – это не улица.

И только в 1907 году, после окончания срока действия договора с владельцами конок, началось победное шествие трамвая по улицам Петербурга. Трамвайное движение в столице Российской империи открылось 29 сентября 1907 года, так что в нынешнем году питерский трамвай отметил свое 110-летие.

Первый трамвайный маршрут соединил Главный штаб с 8-й линией Васильевского острова. Вообще же, поскольку планировка Петербурга отличалась от планировки большинства русских городов, предполагалось реализовать диаметрально-кольцевую систему линий: 24 трамвайных маршрута должны были связать каждый район с любой частью города. При этом линии пролегали через 65 мостов, и указанные переправы пришлось реконструировать: старые мосты могли не выдержать вес трамвая с пассажирами [2].

Для столицы Российской империи были закуплены 190 вагонов английской фирмы «Brush». Движение начиналось в 7:30 и заканчивалось в 23:00. Кондуктор мог впустить в трамвай не более 34 человек (причем в грязной одежде и с домашними животными пассажиры в трамвай не допускались), а места в вагонах поначалу делились на классы: проезд в первом классе стоил 6 копеек, а во втором классе – 4 копейки. Впрочем, уже через год плата за проезд стала одинаковой для всех – 5 копеек за каждый тарифный



**Рис. 1.** Конка с открытым вторым этажом – «империалом» на Дворцовом мосту



участок. До 1916 года в Петербурге трамвайный маршрут делился на несколько зон, и билеты для каждого такого участка были разного цвета. Так что кондуктор одновременно имел при себе от 6 до 8 катушек с разноцветными билетами для разных зон, должен был помнить границы всех этих зон, какому пассажиру сколько билетов он про-



**Рис. 3.** Самый первый питерский городской трамвай фирмы «Brush» (Музей электрического транспорта, Санкт-Петербург)



**Рис. 2.** Трамвай едет по льду Невы в Петербурге. Конец XIX либо самое начало XX века. Фото из коллекции Эрмитажа. Фотограф Карл Булла

дал и когда кого высаживать [2]. Интересно, кстати, что и сегодня (в отличие, например, от Москвы) в Петербурге почти во всех трамваях, а также автобусах и троллейбусах есть кондукторы. Так что петербуржцам не нужно всей толпой лезть в первую дверь, как москвичам, а затем протискиваться через «палки» турникета при входе: кондуктор сам к вам подойдет и вежливо «обилетит».

К предвоенному 1914 году трамвай уже ходил в Петербурге почти по всем основным улицам: на Лиговском проспекте, на набережной Обводного канала, на улицах Восстания, Кирочной, Захарьевской, Шпалерной, Тверской, Некрасова и других. Была также электрифицирована и модернизирована старая линия паровика на Большом Сампсониевском проспекте. Тогда же в Петербурге появилась и уникальная пригородная трамвайная линия в Стрельну, Петергоф и Ораниенбаум, которая в 1929 году была включена в общегородскую транспортную сеть [1].

После революции на трамвайные линии теперь уже Ленинграда вышли новые, советские трамвайные вагоны МС-1, которые, впрочем, были очень похожими на импортный прототип. Выпускались они на Путиловском (Кировском) заводе. Интерьеры вагонов при этом были не просто красивыми, но даже изысканными: в отделке использовался натуральный дуб (рис. 6).

Сиденья в первых трамваях, кстати, располагались не так, как мы привыкли сейчас





Рис. 4. Подножка первого питерского трамвая с дверцей-калиточкой (Музей электрического транспорта, Санкт-Петербург)



Рис. 7. Сиденья в вагоне первых трамваев (Музей электрического транспорта, Санкт-Петербург)

(парными или одиночными креслами, друг за другом), а в виде длинных скамеек вдоль стен – как в метро (рис. 7).

#### Разноцветные огоньки

Гости Санкт-Петербурга, которым доводилось прокатиться на городском трамвае (особенно зимой, когда рано темнеет), наверное, замечали рядом с номером маршрута над лобовым стеклом цветные огоньки, может быть, принимая их за своеобразное украшение. Такие же огоньки обычно светятся и сзади (рис. 8).

Это – уникальная особенность Санкт-Петербургского трамвая: еще почти с само-

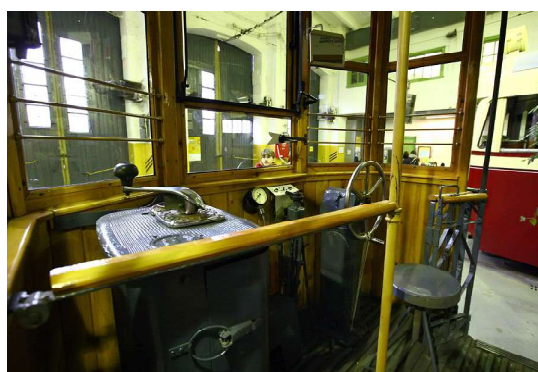


Рис. 5. Кабина вагонновожатого с главной «ручкой управления» скоростью движения. Руля, конечно же, не предусмотрено: ведь трамваю с рельсов деваться некуда (<http://serguntius.livejournal.com/192356.html>)



Рис. 6. Дубовая отделка первых петербургских трамваев (Музей электрического транспорта, Санкт-Петербург)

го начала истории трамвайного хозяйства (с 1910 года) Городская Дума постановила присваивать каждому маршруту не только номер, но и особое сочетание цветных маршрутных огней, чтобы ожидающие на остановке пассажиры издалека, даже при плохой погоде и неважном зрении могли видеть, какой номер трамвая на подходе. При этом традиционно используется пять цветов: белый, синий, красный, зелёный и оранжевый (или жёлтый), поэтому цветовые обозначения для разных маршрутов могут повторяться, но при этом на одной и той же линии каждый номер трамвая имеет свое индивидуальное сочетание из двух цветных ог-



Рис. 8. Цветные огоньки на петербургском трамвае (<http://collectionerus.ru/media/items-large/r/rj/rjl8pi9ubvzbwbcx.jpg>)

ней<sup>1</sup>. Позже, в годы блокады, когда движение трамваев в Ленинграде было прекращено, и в послевоенные годы разноцветные

огоньки перестали светиться на кабинах трамваев, но с 2006 года вагоны стали оборудовать маршрутными огнями снова [3]. Таблицы соответствия номеров маршрутов и сочетаний цветных маршрутных огней нетрудно найти в Интернете (см., например, [4]) и выучить наизусть хотя бы для ближайших маршрутов, тогда вы будете видеть приближение нужного вам трамвая еще задолго до того, как остальные пассажиры (не знающие «разноцветной магии») смогут прочитать цифры номера на табличке. Правда, как и в Москве, остановки городского транспорта уже начинают оборудовать электронными табло с указанием номеров и времени, оставшегося до прибытия, но можно все-таки надеяться, что питерские трамваи сохранят и свое разноцветное украшение...

Таблица цветовой символики маршрутов трамвая

№ маршрута			№ маршрута		
Желтый	3	Зеленый	Зеленый	41	Зеленый
Синий	6	Синий	Белый	43	Белый
Зеленый	7	Зеленый	Красный	45	Красный
Зеленый	8	Желтый	Красный	47	Красный
Белый	9	Белый	Синий	48	Синий
Зеленый	10	Синий	Синий	49	Красный
Красный	14	Синий	Красный	51	Желтый
Белый	18	Синий	Зеленый	52	Красный
Синий	19	Белый	Красный	55	Синий
Зеленый	20	Белый	Желтый	56	Белый
Желтый	21	Белый	Зеленый	100	Желтый
Синий	23	Зеленый	Белый	58	Красный
Синий	24	Желтый	Желтый	59	Белый
Красный	25	Зеленый	Белый	60	Синий
Красный	27	Синий	Желтый	61	Желтый
Синий	29	Синий	Зеленый	62	Зеленый
Белый	30	Зеленый	Красный	64	Желтый
Красный	36	Красный	Зеленый	65	Белый
Синий	38	Желтый	Желтый	А	Желтый
Зеленый	40	Зеленый	Белый	57	Синий
Белый	16	Зеленый			

<sup>1</sup> В Москве попытки внедрить маршрутные огни тоже были, но там предлагалось присваивать свой особый цвет каждому номеру маршрута, а традиция так и не прижилась.



**Рис. 9.** «Тот самый» метр при входе в петербургский трамвай (Музей электрического транспорта, Санкт-Петербург)

### Почему метр – «с кепкой»?

Про какого-нибудь карапуза, который старается выглядеть рослым и взрослым, шутливо говорят: «рост – метр с кепкой». Но при этом мало кто знает, что само это выражение обязано своим рождением опять-таки петербургскому трамваю.

Дело в том, что еще с самого начала трамвайного движения возникли бурные споры о том, как определять, кого из детей считать «маленькими» и возить бесплатно, а кого – уже «большими» и взимать с родителей плату за проезд. И было принято решение: право бесплатного проезда устанавливать не по возрасту, а по росту: вырос больше метра – плати, а пока ниже росточком – езди бесплатно. А чтобы кондуктор мог сразу при входе измерять каждого ребенка, прямо на косяке двери в салон в первых трамваях была отчерчена метка: «один метр» (рис. 9).



**Рис. 10.** Ленинградский «слон»  
(<http://transphoto.ru/photo/05/58/54/558541.jpg>)



Родителям, конечно, не хотелось лишний раз платить за свое чадо, – вот они и старались всеми силами в «спорном» случае доказать кондуктору, что их ребенок еще маленький, что его метровый рост – это только «с подошвами» или «с кепкой». И, видимо, такие споры возникали достаточно часто, раз вошли в поговорку...

### Трамвайные имена

Сколько в разные годы по петербургским и ленинградским рельсам бегало разных моделей трамваев... И почти всем им наблюдательные и колкие на язык жители Северной Пальмиры придумывали имена, отражающие самые характерные черты каждой модели [2].

Вот, например, самый первый английский вагон фирмы «Brush», с которым мы уже познакомились в начале статьи. Он очень быстро получил в народе неофициальное название – «брешка».

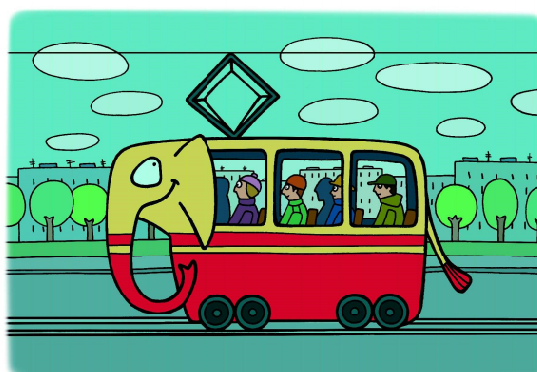


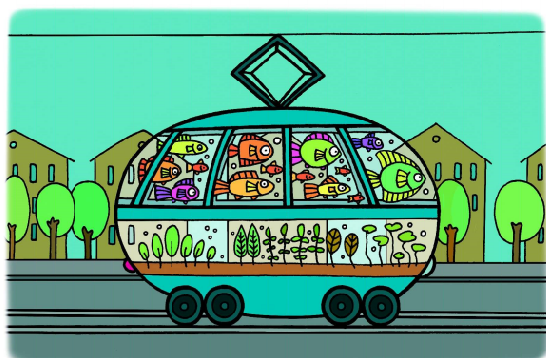




Рис. 11. «Стиляга»

(<http://transphoto.ru/photo/01/02/86/102867.jpg>)

В 1926 году Сергей Миронович Киров (который был большим сторонником трамвая) возглавил ленинградскую партийную организацию. Всего через год с конвейера завода «Красный путиловец» (ныне – Кировский завод) сошли первые советские трамваи. Однако же по сути это была все та же слегка усовершенствованная «брешка», так что прежнее название сохранилось. Чуть позже, в середине 1930-х, в Ленинграде началось производство вагонов большой вместимости МА («моторный американского типа») и ПА («прицепной американского типа») на базе модели американской фирмы «Peter Witt», и, соответственно, в народе они были окрещены «американками». Это был трамвай-долгожитель. Он грохотал по ленинградским улицам, сотрясая стекла в соседних домах, больше сорока лет.



После Великой Отечественной войны, на Вагоноремонтном заводе были разработаны первые цельнометаллические трамвайные вагоны ЛМ-47 и ЛП-47. За их огромный вес, округлые формы и раскраску верхней части вагона в цвет слоновой кости ленинградцы окрестили их «слонами» (рис. 10). Такие «слоники» пробегали по улицам города до 1970-х годов.

Одновременно с доживающими свой век «слонами» в конце 1950-х на линии вышли трамваи нового поколения – модель ЛМ-57. Яркие цвета раскраски вагона, симпатичные интерьеры с мягкими «диванными» сиденьями – наверное, поэтому у ленинградцев этот трамвай получил имя «стиляга» (рис. 11). Такие трамваи ходили по городу до середины 1980-х годов.

Еще одна, более «модерновая» модель ЛМ-68 появилась в 1960-е годы. У этого вагона были не только большие панорамные окна, но и остекление в крыше, так что он вполне закономерно получил народное название «аквариум» (рис. 12). Правда, уплотнительные резинки на крыше со временем изнашивались, и вода при частых в Ленинграде дождях просачивалась прямо в салон, так что пассажирам иной раз приходилось ехать в трамвае под зонтиками.

Учитывая печальный опыт «аквариума», в модернизированной его разновидности ЛМ-68М окна с крыши были убраны. А сам трамвай (видимо, за две буквы «М» в названии модели) получил ласковое прозвище «Машка» (рис. 13). Самые первые «Машки»



Рис. 12. Трамвай-«аквариум»

(<http://img4.tourbina.ru/photos.3/1/0/1011107/big.photo/LM-68-Akvarium.jpg>)



**Рис. 13.** Легендарная «Машка»  
(<http://img.ttransport.ru/photo/07/35/73564.jpg>)

поступили в трамвайный парк имени Смирнова в 1974 году и, говорят, их последние представители все еще бегают по улицам Петербурга.

Сегодня «Машка» нашла себе достойную смену – по улицам Петербурга сегодня в основном бегают сдвоенные вагоны серии ЛВС-97 («ЛВС» – «Ленинградский Вагон Сочлененный», выпускался с 1997 по 2004 год на Петербургском трамвайно-механическом заводе). Его модификация ЛВС-97А с асинхронным двигателем получила, соответственно, имя «Ася».

Разрабатывались в Петербурге и другие модели трамваев, которые, к сожалению, став жертвами пресловутой «перестройки» и последующего развала СССР, так и не пошли в серийное производство. Так, один из петербургских составов – экспериментальный трёхсекционный трамвай ЛВС-89 (1989 год), построенный на уже не существующем Трамвайно-механическом заводе, был даже занесен в Книгу рекордов Гиннеса как самый длинный в мире вагон (рис. 15): 30 метров, 450 пассажиров! А его модификация ЛВС-2009 побила и этот рекорд – состав имел длину 31,5 м.

Впрочем, сегодня трамвайный парк Петербурга, как и в других городах России, успешно обновляется. На смену «Машкам» приходят современные малолушмящие, низкопольные (что важно для пожилых людей и для инвалидов), оснащенные электронными табло электропоезда.



**Рис. 14.** Современный петербургский двухсекционный трамвай ЛВС-97А – «Ася»  
(<https://ru.wikipedia.org/wiki/ЛВС-97#/media/File:TramMoskovskiyeVorotaSquare2008-04-12-1203.jpg>)

А каким трамвай станет в последующие годы? Возможно, на улицах Петербурга (да и других российских городов) нам доведется увидеть трехсекционный низкопольный трамвай R1 («Russia One»), разработанный совместными усилиями «Уралтрансмаш» и ОКБ «Атом» в 2014 году и представленный на выставке «Иннопром» в Екатеринбурге.

Салон такого трамвая вмещает до 250 пассажиров. Предусмотрены навигация ГЛОНАСС и GPS, точка доступа Wi-Fi, а также аудиосистема, которая будет подбирать музыку под погоду и время суток. В трамвае установлены антибактериальные поручни и подогрев ступеней для борьбы с наледями. Кузов R1 выполнен из композиционных материалов. При этом 79,5 % комплектующих для этого трамвая производятся в России.



**Рис. 15.** Самый длинный в мире трамвай ЛВС-89  
(<http://trams.ru/photo/00/05/79/5793.jpg>)





**Рис. 16.** Трамвай Russia One (R1):  
внешний вид



**Рис. 17.** Трамвай Russia One (R1):  
интерьер вагона

Предполагалось, что трамвай R1 появится в городах, принимающих Чемпионат мира по футболу 2018 года, однако из-за высокой стоимости от этой идеи пока отказались, и сейчас R1 производится в зарубежных странах. Но ситуация может перемениться: Россия постепенно выходит из «кризисного

пике», и, несмотря на «санкции», которые США стараются вчинить нашей стране по любому надуманному поводу, российское производство все же успешно развивается, а государственное финансирование вновь, как и в годы СССР, начинает поступать российским инженерам и производителям.

### Литература

1. <https://ru.wikipedia.org/?oldid=85942090>
2. Музей электрического транспорта (Санкт-Петербург, бывшее депо Василеостровского трамвайного парка на Среднем пр. В.О.): [http://getmuseum.ru/istoriya\\_tramvaya](http://getmuseum.ru/istoriya_tramvaya)
3. <http://www.liveinternet.ru/community/6048404/post393517436>
4. <http://spbvoditel.ru/2009/11/23/030/>
5. <https://ru.wikipedia.org/?oldid=85679617>



*Усенков Дмитрий Юрьевич,  
Московский государственный  
институт индустрии туризма  
имени Ю.А. Сенкевича, г. Москва.*