

## Развитие городского рельсового транспорта

# 08, август 2014

Шавруков Ю. М.<sup>1,а</sup>

УДК 629.4; 930.85

<sup>1</sup>Россия, МГТУ им. Баумана

<sup>а</sup>[zhavra@mail.ru](mailto:zhavra@mail.ru)

В статье затрагиваются некоторые вопросы сравнительной истории развития техники в России и европейских странах. В частности, появление, некоторые конструктивные особенности, эксплуатация и распространенность одного из видов городского, пригородного и ближнего междугородного сообщения – парового трамвая. На примере сети паровых трамваев в Европе рассматривается воздействие технического прогресса на общественное сознание. Для европейцев поездки в паровом трамвае были первыми контактами на ежедневном, бытовом уровне, с достижениями индустриальной революции, реально изменившими их условия жизни.

**Ключевые слова:** история научно-технического прогресса, промышленная революция, общественный транспорт, внутригородское и междугороднее сообщение, паровой трамвай, воздействие индустриализации на изменение общественного сознания.

Не так давно в поисках нужной информации в интернете я наткнулся на старую немецкую почтовую открытку (рис.1). Открытка была из серии «Привет из города N», в данном случае – из Баку. Набережная Баку, центр города, что-то вроде бакинских «Больших бульваров». На переднем плане несколько вагончиков, то ли конка, то ли трамвай. Но никаких проводов не видно.

Вдруг замечаю, над дальним вагончиком труба и, вроде бы, дым идет. Паровоз?! В центре города? Ну и навывдумывали эти немцы. Бред какой-то! Где это видано! Где это слышано!... Паровозу место на вокзале, на дальних трассах. Транссиб!

Но я ошибался. Заинтересовавшись этим, я вскоре выяснил, что это действительно был трамвай, только не электрический, а паровой. Правда, в Баку он проработал недолго, с 1884 по 1889 год [1]. Наверное, его съела мафия, связанная с конкой. После его закрытия по маршруту снова пустили конку.

И в Киеве паровой трамвай тоже не прижился. Слишком сложный рельеф у города Киева. Конка надежнее. Тем не менее, фото (рис. 2) парового трамвая на Царской площади Киева (ныне Европейская) сохранилось.



Рис.1. Открытка «Привет из Баку»

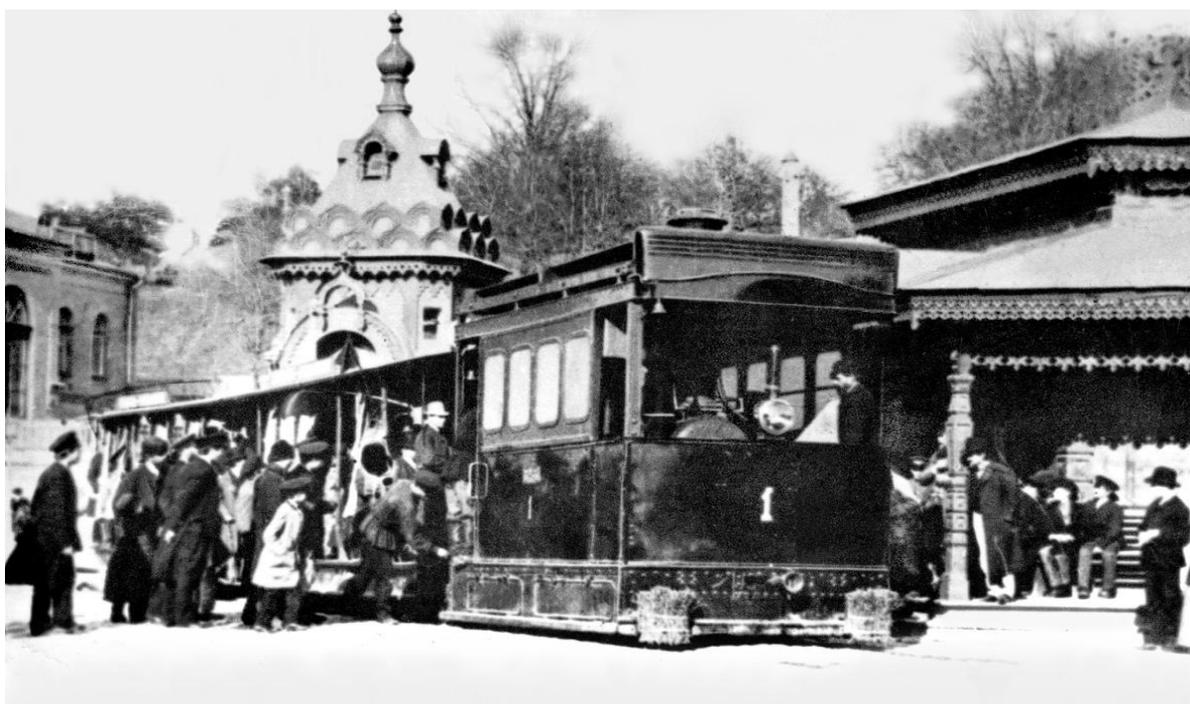


Рис.2. Паровой трамвай на Царской площади

Что-то было в Аккермане (Белгород-Днестровский), Ейске и некоторых других небольших городах. Но никаких следов не сохранилось. В Одессе работала линия парового трамвая. В Питере было порядка пяти линий, в том числе загородные, Сестрорецк, Новая деревня. Успенский Л.В. упоминает паровой трамвай в «Записках старого петербуржца» [2].



Рис.3. Паровой трамвай на Староневском проспекте в Санкт-Петербурге

В своем стихотворении «Петербург в 1913 году» (1961 г) Анна Ахматова [3] упоминает петербургский паровой трамвайчик:

*За заставой воеет шарманка,  
Водят мишку, пляшет цыганка  
На заплеванной мостовой.  
Паровик идет до Скорбящей,  
И гудочек его щемящий  
Откликается над Невой.  
В черном ветре злоба и воля.  
Тут уже до Горячего Поля,  
Вероятно, рукой подать.  
Тут мой голос смолкает вещей,  
Тут еще чудеса похлеще,  
Но уйдем - мне некогда ждать.*

В Питере – паровик, паровичок, в Москве - паровичка (как конка, электричка). Интересно, а как в Одессе называли паровой трамвай? В Одессе была песенка о маленьком паровозе, который прибывает по расписанию.



**Рис.4.** Санкт-Петербург, Лесной корпус, II Муринский проспект

В Питере в 20-х годах паровой трамвай убрали, а в блокадные годы пришлось о нем снова вспомнить:



**Рис.5.** В блокадном Ленинграде

В Москве действовало только две трамвайные линии. Одна из них - линия от Калужской заставы (площадь Гагарина) до царского павильона на Воробьевых горах - просуществовала недолго и была заменена конкой (Царский павильон на заднем плане слева).



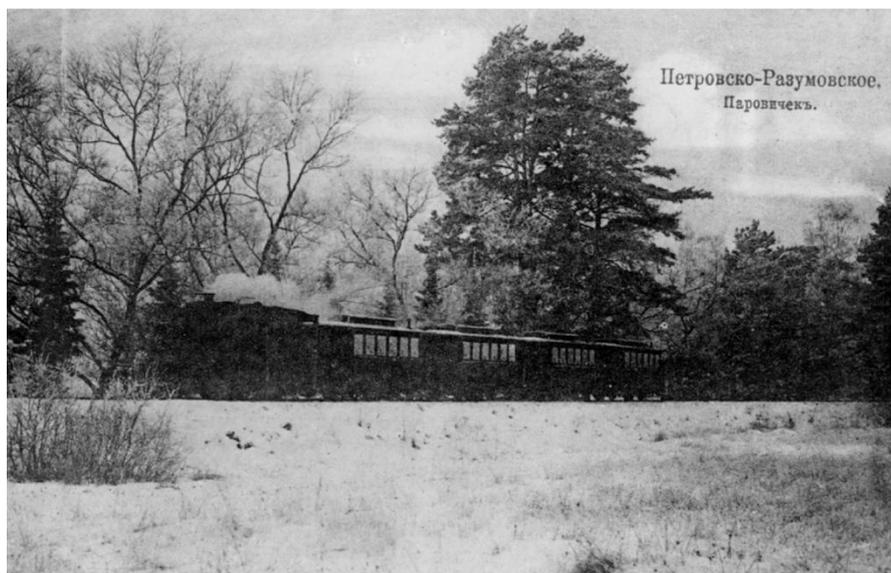
Рис.6. Москва, Воробьевы горы

И вот еще одна сценка на Воробьевых горах [4]:



Рис.7. Конечная остановка на Воробьевых горах

Другая, Петровская линия (рис. 8), проработала дольше, с 1882 по 1922 год [5]. Петровская линия шла от Бутырской заставы (площадь Савеловского вокзала) до Петровской сельскохозяйственной и лесной академии (ныне Тимирязевская академия). На рубеже веков это была, конечно, дачная, загородная и студенческая линия. О своей работе кондуктором на Петровской линии Константин Паустовский вспоминает в повести «Беспокойная юность» в главе «Медная линия» [6].



**Рис.8.** Москва, Петровская линия

Несколько затянувшееся перечисление показывает, что только в трех городах бескрайней Российской империи продолжительное время работали паровые трамваи. Впервые словосочетание «паровой трамвай» я услышал на седьмом десятке собственной жизни. Если трамвай, то казалось понятно, что электрический. А что представлял собой и как выглядел паровой трамвай?

Локомотив парового трамвая - это, практически, маневровый паровоз. И тут, и там небольшие расстояния, небольшие скорости. Как правило, небольшая нагрузка. Иногда всю технику накрывали единым корпусом, кабинкой, иногда это был просто маленький паровоз. Были варианты, соединяющие в одном вагоне и машинное отделение (паровую машину), и пассажирский салон. Для парового трамвая не требовалось тянуть провода, строить электрические подстанции. Надо было лишь время от времени возобновлять небольшие запасы угля и воды. Линии парового трамвая были как узкоколейные, так и с широкой, нормальной колеей. Первый паровой трамвай появился в Луисвилле (США, Кентукки). И только в 70-80-е годы получил широкое распространение, за 20-30 лет до появления электрического трамвая.

В конце девятнадцатого века предпринимались еще и другие попытки создания городского рельсового общественного транспорта. Канатный трамвай – тот же фуникулер, но по ровной дороге. Канат находился в углублении между рельсами. Пневматический трамвай. Воздух закачивали в резервуар под давлением, и его энергии хватало на движение трамвая. Позже появились и быстро исчезли аккумуляторные трамваи, различные варианты мотовозов – бензиновые, газовые, дизельные. А в Японии были трамваи на людской тяге. Где-то на людской тяге тянули баржи, а где-то – трамваи. Но наибольшее распространение паровой трамвай получил в Европе.

В конце XIX века почти все государства Европы располагали широкой сетью линий паровых трамваев [6]. Вся территория Бельгии и Нидерландов была покрыта густой сетью линий паровых трамваев. Тогда же в Бельгии появилась существующая и поныне Береговая трамвайная линия. Все начиналось с паровых трамваев, сегодня, конечно, ходят электрические трамваи. А вот паровой трамвай сам приезжает к вашему дому. Заняв свое место в салоне, вы за три часа от голландской границы вдоль по бережку моря-океана доезжаете до французской границы. Линии были не только внутри городов, но и между близкими городами с остановками во всех промежуточных деревнях. Если ехать в дальний город, нужно приехать на городской вокзал. Если плыть на пароходе, нужно попасть на пристань или в порт. То есть, существует какая-то процедура, ритуал, что отделяет вас, ваш ежедневный быт от достижений промышленной революции. Ведь никаких лифтов, батарей отопления, электрического освещения в домах простых граждан еще не появилось. А паровой трамвай едет по вашей улице, под вашими окнами, по главной улице вашей деревни, мимо вашей церкви. Может быть, я несколько преувеличиваю, но в России все эти процессы были отодвинуты во времени не меньше, чем на полвека.



Рис.9. Хаутрэж (Hautrage), Бельгия

Англия, Франция, Германия, Италия, Испания, Швеция, Австро-Венгрия - везде в той или иной степени присутствовал паровой трамвай. В Милане трамвай проезжал не только рядом с домом, но и под ним.



**Рис.10.** Милан, Италия

В некоторых ситуациях паровой трамвай оказывался более надежным транспортом. В интернете встречаются снимки работающих во время наводнения паровых трамваев в Париже в 1910 году и в Милане в августе 1917 (рис.11).



**Рис.11.** Милан, Италия, наводнение в августе 1917 года

К списку трамвайно-паровых стран надо бы добавить Австралию, Новую Зеландию, Аргентину, Бразилию. На снимке персональный паровой трамвай императора Бразилии

Педру II (на престоле с 1841 по 1889). Пассажирские места и машинное отделение выполнены в одном вагоне:

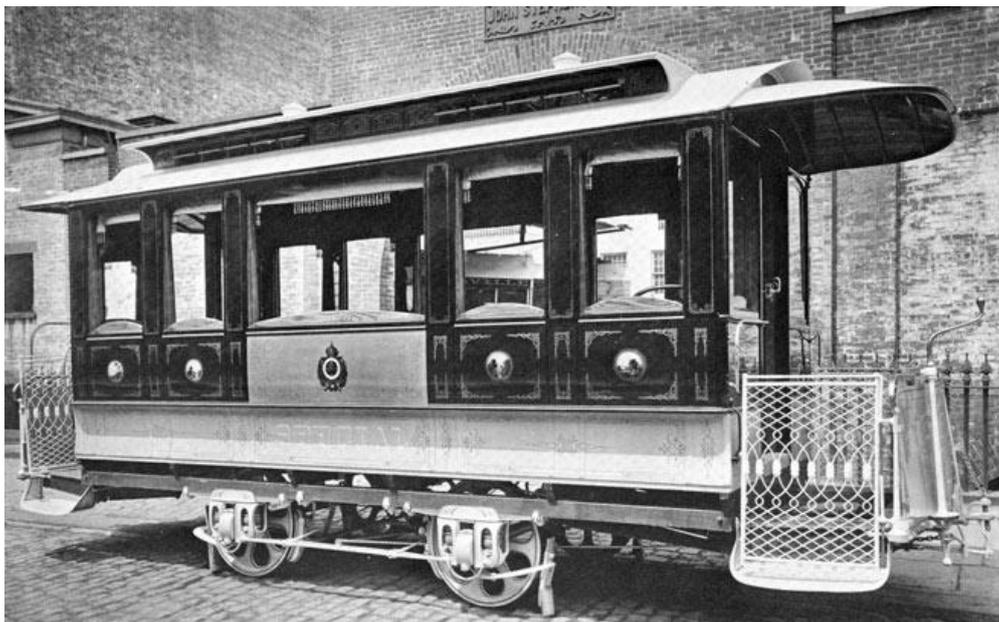


Рис.12. Бразилия, Рио-де-Жанейро

С десятых годов прошлого века постепенно паровой трамвай начинает проигрывать электрическому по эффективности, себестоимости, скорости, удобству и т.д. Тем не менее, и 20-е годы вводились в строй новые линии. На снимке (рис.13) торжественное открытие новой линии парового трамвая в Австралии в Мэйтлэнде (Maitland) в 1922 году.



Рис.13. Открытие новой линии. Мэйтлэнд, Австралия

В Европе многие линии пострадали во время второй мировой войны и впоследствии не были восстановлены. В Италии и Нидерландах отдельные линии работали до середины шестидесятых годов:



Рис.14. Нидерланды, Дусбург (Doesburg), 1956

Еще поразило, подавило, заинтересовало громадное количество доступных в интернете старинных фотографий, почтовых карточек конца XIX – начала XX. Сельские и городские жители с удовольствием позируют на фоне суперсовременной техники (рис.15-17). Можно предполагать, что ежедневное взаимодействие с современной промышленной техникой что-то изменило в общественном сознании. Снимки паровых трамваев можно найти в Википедии [7] на всех действующих в ней языках. На разных форумах, в соцсетях встречаются и содержательные публикации, и интересные снимки. Часть снимков взято с сайтов антикварных интернет-магазинов.



Рис.15. Барбизон (Barbizon) Франция



Рис.16. Бонскур, (Bonsecours) Франция



Рис.17. Сен-Ромен (Saint-Romain), Франция

До настоящего времени дошли не только фотографии, но и рисунки, живопись.



Рис.18. Сидней, Австралия

Была и соответствующая музыка:



Рис.19. Галоп «Gooisch Stoomtram (Гуш стумтрэм)» для фортепьяно

Филателисты тоже не в обиде:



Рис.20. Марки остров Гернси (Великобритания), Гвинея, Австрия

Выпускается большое количество книг, брошюр и периодических изданий, восстанавливающих историю паровых трамваев в Англии, Франции, Германии, Италии, Испании, Швейцарии. Описаны практически все маршруты в городах и деревнях Бельгии и Нидерландов. В качестве примера фундаментальных исследований достаточно вспомнить 7-ми томную историю паровых трамваев в Великобритании:

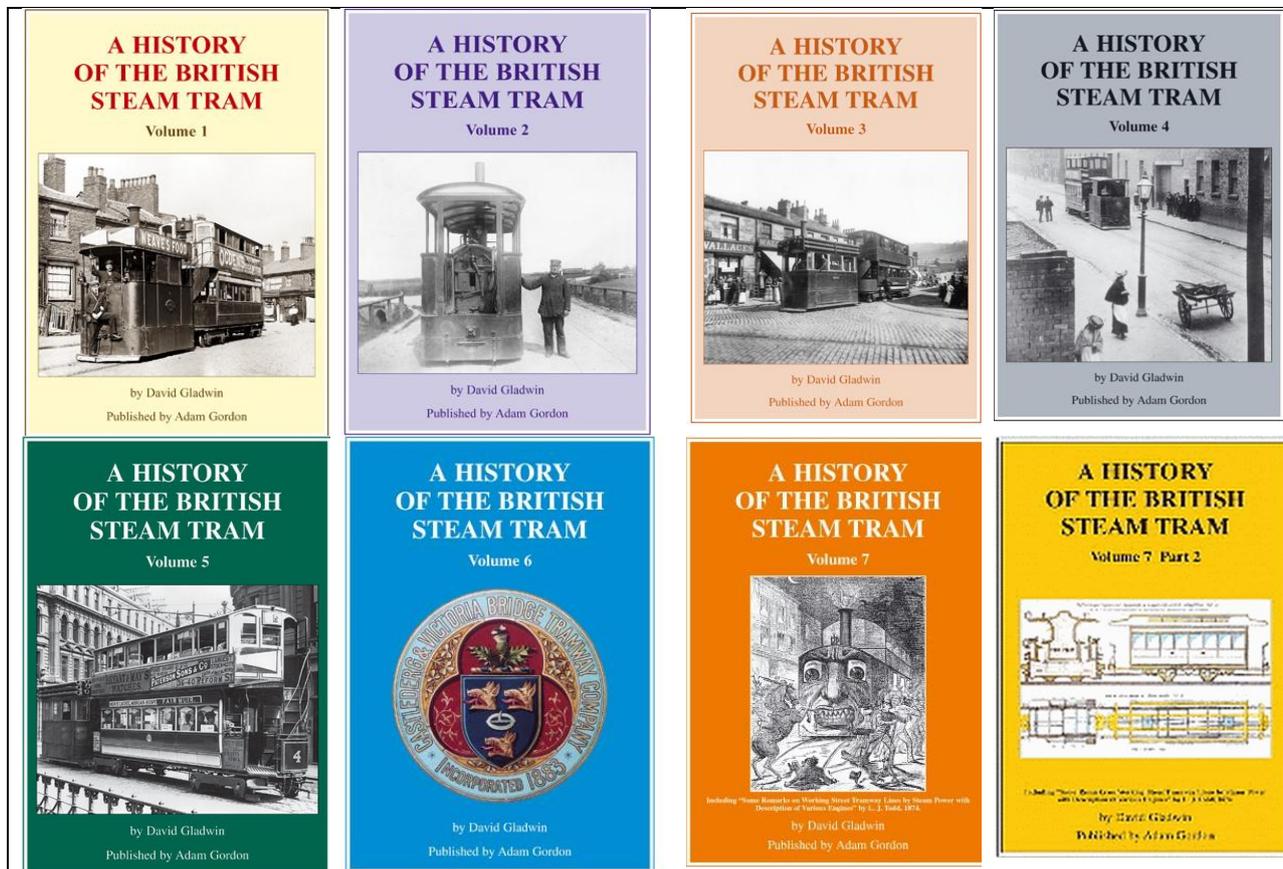


Рис.21. 7-ми томная история британского парового трамвая

На многих сайтах размещены материалы в помощь любителям моделирования, в том числе и паровых трамваев. Продаются готовые модели и наборы для сборки моделей. Моделями увлекаются и взрослые, и дети.



Рис.22. Модель парового трамвая

Во второй половине XX века в Бельгии, Нидерландах, Германии, Австралии и Швейцарии были восстановлены некоторые линии парового трамвая. Но уже не как средство сообщения, а как культурно-развлекательные, просветительские, туристические рекреационные центры. В Нидерландах в городе Хорн (Hoorn) от музея паровой трамвайной и прочей железнодорожной техники трамваи отправляются в небольшое путешествие среди полей и разноцветных плантаций тюльпанов. Строго соблюдаются все правила начала XX века, железнодорожная форма, кондукторы, билеты. Часть пассажиров приходит в одежде строго по моде того времени. Локомотивы паровых трамваев и вагоны, как правило, не новodelы, а отреставрированные оригинальные экземпляры, которые, судя по снимкам в сетях, еще встречаются по разным железнодорожным кладбищам. Понятное дело, юных пионеров там не было, и воевать с металлоломом было некому.



**Рис.23.** Музей парового транспорта, Нидерланды

В Чехии (г. Брно) выезжает на улицы паровой трамвай «Каролина», что вызывает большое оживление у туристов.



**Рис.24.** Локомотив «Каролина» на улицах Брно, Чехия

Заметим, что в Москве на Петровской линии работали локомотивы той же немецкой фирмы “Krauss&Co”(Мюнхен). В более близком к московским снимкам оформлении этот локомотив можно увидеть в Техническом музее в Праге.



Рис.25. Технический музей в Праге

Самый известный сегодня, паровой трамвай бегаёт вместе с суперсовременными электрическими трамваями по тем же улицам Берна в Швейцарии, что и 100 лет тому назад, в окружении тех же домов, которые стояли там лет 200-300 тому назад.

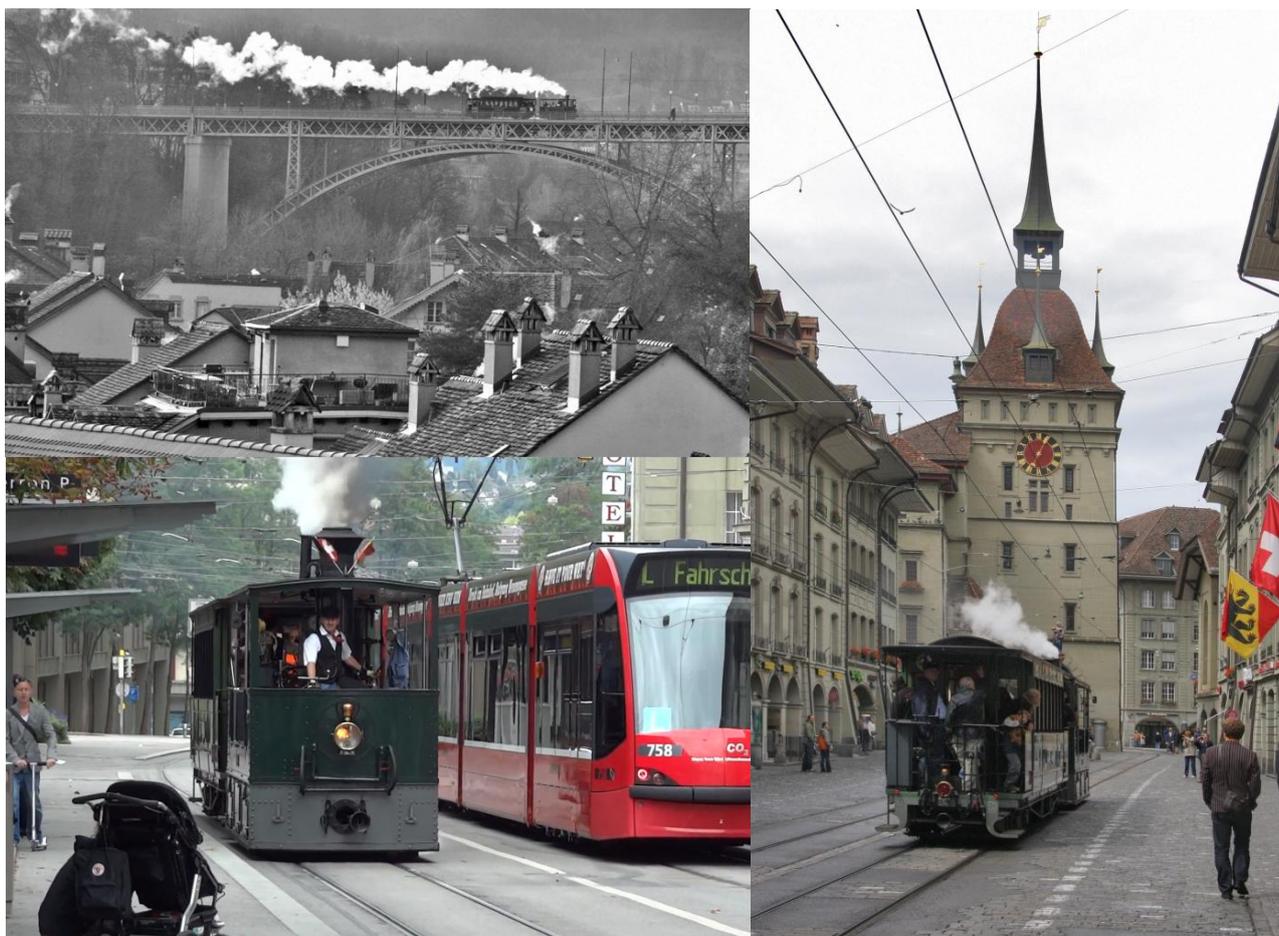


Рис.26. Паровой трамвай на улицах Берна, Швейцария

И в далекой Австралии локомотив парового трамвая всегда готов доставить почтеннейшей публике удовольствие:



**Рис.27.** Локомотив парового трамвая, Австралия

Заинтересованный человек никогда не пройдет равнодушно мимо действующей техники, давно вышедшей из нашего обихода, но представлявшей собой большие, этапные, прорывные инженерные решения, в корне меняющие образ жизни, ежедневный быт, возможности человечества. Старые автомобили, старые самолеты, старые печатные, швейные машинки и т.д. – все это возбуждает интерес. Особенно, если эти реликвии не лежат в стеклянных гробах на пыльных музейных полках, а в состоянии и сегодня выполнять свои функции. Вы прекрасно справляетесь с набором текста на вашем компьютере, а попробуйте Ремингтон... Интерес к технике, к инженерному творчеству возникает не только под влиянием сегодняшних и ожидаемых завтрашних решений мировых инженерных проблем, но и от живого общения с позавчерашними мастодонтами. Как тут не вспомнить детские железные дороги советских времен.

В восприятии современным человеком, взрослым или ребенком, паровозов и паровозиков, на мой взгляд, есть свои особенности. Это сегодня усилиями дизайнеров электрический трамвай в Европе и Америке приобретает космические формы и, кажется, готов двигать прямо до луны без промежуточных остановок. И то правда, если трассы до Марса, до Венеры, до Юпитера можно считать дальними, магистральными, то транспортировка пассажиров и грузов до Луны – трассы местные, локальные и то, что на них работает, называется трамвай. А в начале XX века электрический трамвай был натуральным шкафом на колесах. Предмет абсолютно неодушевленный, мертвый.

Другое дело паровозы и паровозики. Есть труба, из которой идет дым. Есть постоянно горящая топка. Время от времени выпускает пар – дышит. Двигаются шатуны – руки-крылья. Вот уж кто непременно должен улететь.



**Рис.28.** Магистральный паровоз в пути

Со школьных времен нам известно грибоедовское: «И дым отечества нам сладок и приятен...». О каком же дыме идет речь? Конечно, это не дым сгоревшей усадьбы и не дым разоренного города, дым войны. Интернет любезно отсылает нас к сказанию Гомера о мытарствах Одиссея в переводе Державина. Оказавшись на краю смерти, Улисс молит том, что бы хотя бы издалека увидеть над дальним-дальним берегом дым родных очагов. Родной очаг, печь – сакральные понятие не только в языческом восприятии мироздания, но и любого крестьянина, искренне считавшего себя настоящим христианином. Вам никогда не приходилось смотреть, как горят дрова в печи, очаге, камине, костре? Есть в этом что-то завораживающее, колдовское. Паровоз – это изба на колесах. И сидит это в нас где-то глубоко, на генном уровне. Хотел бы я знать, что старше, сюжет сказки о Емеле на печи, как предвидение, предсказание, предчувствие паровозов, или наоборот, Емеля на летящей по дороге русской печке – это переваренные впечатления от первых паровозов.

После небольшого отступления вернемся к нашим паровым трамваям. Уже упоминалось, что в интернете существует целое море снимков и почтовых открыток с различными изображениями паровых трамваев. Среди них встречаются снимки торжественных мероприятий по случаю открытия новых линий. Но снимков по поводу торжественного

закрытия этих линий не встречается. Есть снимки - последний поезд, последний состав. Как правило, на них сотрудники линий – кондукторы, машинисты с печальными лицами. И никаких торжеств, за исключением одного снимка.

Летом 1922 года была прекращена эксплуатация парового трамвая на Петровской линии (Бутырская застава – Петровская/Тимирязевская с/х академия), а вместо него пущен электрический трамвай. Под руководством известного профессора академии А.Ф. Фортунатова на конечной остановке парового трамвая студенты академии устроили прощальный митинг. После окончания митинга на последнем трамвае, украшенном цветами и ветками хвои, студенты академии во главе с профессором отправились до Бутырской заставы. Все вагоны были переполнены. Вероятно, по приезде на Бутырскую заставу состоялась вторая часть митинга – встреча электрического трамвая. Но я такой информацией не располагаю.



Рис.29. Митинг студентов Тимирязевской с/х академии

Закрыли паровой трамвай – и правильно сделали! Во всех наших школьных учебниках было написано: «Коммунизм это есть советская власть плюс электрификация всей страны». Закрытие парового трамвая – маленький шагок на пути к бесконечно большому коммунистическому счастью. А всякие там буржуи нам не указ. И забудем это слово! Никаких паровых трамваев не было, нет и никогда-никогда не будет. Возможна и более прозаическая причина – изношенная техника.

Но посмотрим повнимательнее на место, где проходил митинг.



**Рис.30.** Вид на Петровскую академию с водонапорной башни. Внизу, за круглой башней остановка парового трамвая



**Рис.31.** Остановка парового трамвая и остановочный павильон («зал ожидания»)

Остановочные павильоны построены на многих остановках. В 1909 году Московская дума приняла решение о строительстве остановочных павильонов на линиях московских трамваев. Был ли этот павильон построен именно тогда, или раньше при строительстве самой линии, сказать трудно. По свидетельству очевидцев, в 40-50-ых годах в павильоне размещалась парикмахерская.



Рис.32. Остановка и церковь зимой

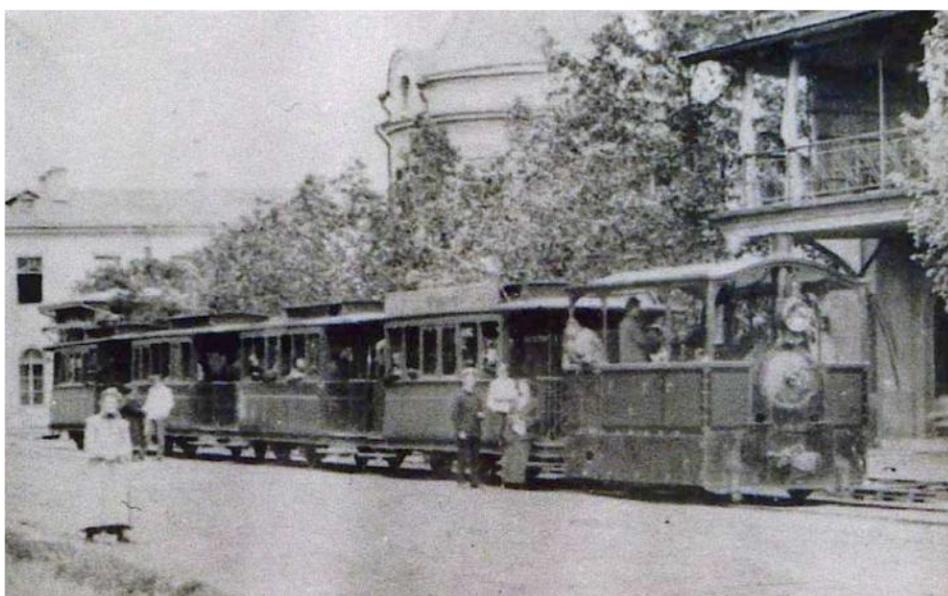


Рис.33. Паровой трамвай на конечной остановке

В советское время почти все остановочные павильоны на трамвайных линиях в Москве были ликвидированы. Затрудняют движение, зря место занимают. Да и зачем. Советский человек привык к трудностям. Чай не кисейная барышня. Промокнет – высохнет, стоять, ждать устанет – на работе отоспится. Замерзнет – остограммится. Какие там павильоны. Буржуазные предрассудки. Но один из этих павильонов на Петровской линии оказался на удачном месте (рис.34). За углом стоял, никому не мешал, никуда не высывался. Правда, один раз горел где-то в 80-ых. Павильон восстановили, но придать ему первоначальный вид... А зачем. Скажите спасибо, что не снесли. Но собирались. Остановка называется Красностуденческий проезд. В самом начале улицы Дубки. В 59-е года павильон выглядел вот так:



Рис. 34. Павильон на Петровской линии, остановка Красностуденческий проезд, 1951 г.



Рис. 35. Единственный сохранившийся в Москве остановочный павильон и к тому же на единственной в Москве линии парового трамвая (после пожара)

Паровой трамвай в России не оставил почти никакого следа. Для России этот этап оказался пропущенной страницей. Тем не менее, существование единственной линии в Москве в течение длительного времени дает моральные основания предложить восстановить линию парового трамвая как туристический объект. Как говорила моя мама: «Если все будет спокойно в нашей семье и нашем государстве». Очень хотелось бы надеяться, что в нашем государстве будет спокойно и обсуждать вопросы, в том числе о восстановлении линии парового трамвая, имеет смысл. Можно надеяться, что бранные останки локомотива и вагонов, которые, тем не менее, могут быть отреставрированы, давно ожидают нас на бескрайних просторах Бельгии или Голландии. Но прежний маршрут Петровской линии наверняка изуродован современной застройкой, расположен вдали от туристических троп. Понятно, что проще поехать по уже существующим трамвайным линиям. Мне показался симпатичным маршрут от парка культуры до парка победы. Сначала по набережной Москвы-реки, потом по долине Сетуни. Расстояние порядка 11 км. Эта трасса может объединить два крупных культурных центра. Правда, придется привести в порядок

долину реки Сетуни, но это крайне полезно в любом случае. Из окна трамвая можно сначала полюбоваться Фрунзенской набережной, потом со всех сторон осмотреть Лужники. Со стороны Лужников на фоне Воробьевых гор паровозик тоже будет выглядеть очень неплохо, особенно, для участников и зрителей ЧМФ – 18.

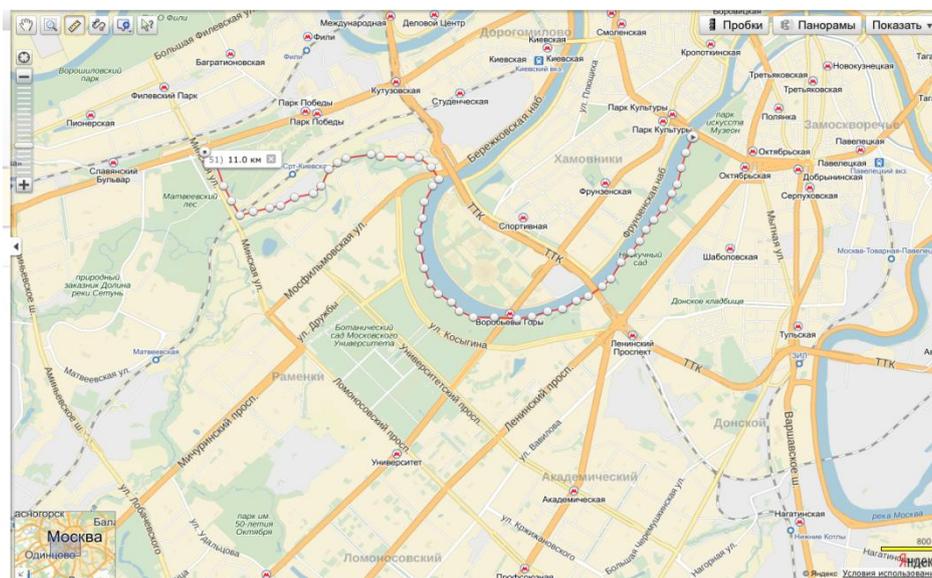


Рис. 36. Предлагаемая линия парового трамвая

Узкое место - проезд в долину Сетуни. Либо под автомобильным мостом в самом устье Сетуни, либо гораздо эффектнее, но безумно дорого, тоннель под Мосфильмовской улицей. Уже упоминались уничтоженные остановочные павильоны на трамвайных линиях. Не знаю как чертежи, но кое-какие снимки сохранились.



Рис. 37. Вознесенская площадь (пл. Революции). Павильон на трамвайной остановке

## Список литературы

1. ScyscraperCity, History of tram in Russia (devoted to the bright memory of Russian tram) – part two(автор – AlekseyVT)  
<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1431673&page=2>
2. Успенский Л.В. Записки старого петербуржца Л.: Лениздат, 1970 – 249 с.
3. Анна Ахматова. Сочинения в двух томах. Том первый, М.: Панорама, 1990 с.256
4. Фотографии старой Москвы. <https://pastvu.com/> .
5. Рогачев А. По маршруту паровичка. – Наука и жизнь. 1997,№7, с. 132-140
6. Паустовский К. Г. Беспокойная юность.- т3, в 9-ти томах – М,: Гос. изд. Художественной литературы, 1956. 791с. 7. Википедия, <http://www.wikipedia.org/>Информация  
Информация о линиях паровых трамваях можно найти на следующих страницах::  
Список городских трамвайных линий Европы. Список городских трамвайных линий Азии. Список городских трамвайных линий Африки. Список городских трамвайных линий Северной Америки. Список городских трамвайных линий Южной Америки. Список городских трамвайных линий Австралии и Океании.