



КАНАТНАЯ ДОРОГА В ПАРИЖЕ

Канатная (funiculaire) железная дорога в Париже, между place de la Republique и l'église de Belleville, построена французским анонимным обществом и открыта для общественного пользования в 1891 г.

Из истории возникновения этой канатной дороги можно видеть, что парижский муниципальный совет, вследствие настоятельных ходатайств X, XI, XIX и XX округов Парижа и пригородных коммун об устройстве более удовлетворительного сообщения высот Бельвиль с центром города, – взамен существовавших общественных карет, так называемых «voitures de petite monteuse», – вынужден был приступить к изысканию способов исполнения этих ходатайств, и в 1885 г. гражданский инженер Т. Fournier представил в муниципальный совет проект соединения означенных пунктов механическим трамваем, по системе уже существовавших тогда такого рода трамваев в Сан-Франциско, Чикаго и Лондоне. По получении этого проекта в совете возникли вопросы: сле-

дует ли передавать постройку и эксплуатацию предложенного механического трамвая Т. Fournier или осуществление этого проекта взять городу на себя? Спрошенный по сему поводу инженер Т. Bienvenue, признавая пользу предложенной системы трамвая, совершенно неизвестной тогда во Франции, высказался за предоставление постройки и эксплуатации инженеру Fournier за собственный его счёт и страх. Между тем муниципальный совет, из опасения создать новую какую-либо монополию в пользу частного лица или компании капиталистов, 30 июля 1887 г. постановил постройку канатной железной дороги произвести и эксплуатировать средствами города Парижа. Первоначальные расходы по постройке определены были в 1 040 000 фр. Приведенное постановление муниципального совета, однако не было утверждено сенатом, и городу Парижу предложено было озаботиться проведением этой городской линии способом отдачи работ и эксплуатации в концессионном порядке.

После некоторых проволочек и колебаний 5 августа 1890 г. был заключён договор с инициатором проекта г-м Fournier, который, получая комиссию на постройку и эксплуатацию механического трамвая между площадью République и площадью церкви в Бельвиль, обязывался уплачивать Парижу ежегодно по 50 000 фр. и не превосходить установленной договором таксы.

Предложенная инженером Fournier система механического трамвая состояла главным образом из бесконечного проволочного каната, расположенного в подземной галерее и приводимого в движение паровой машиной. Вагоны снабжены особым механическим аппаратом, состоящим из двух клещей для схватывания кабеля. Если кабель схвачен клещами аппарата, вагон приходит в движение со скоростью движения самого кабеля; если же клещи открыты, вагон останавливается.

Во время осмотра мной этого трамвая случилось, что поезд, состоявший из двух вагонов, поднимаясь по направлению к Бельвиль при входе на разъезд остановился, и некоторое время не в состоянии был двинуться дальше, несмотря на все усилия поездной прислуги, нажимавшей на рукоятку аппарата, так как клещи недостаточно сильно схватывали кабель. При дальнейшем определении причин этого явления было выяснено, что, вследствие слишком обильной смазки кабеля, зубцы клещей, скользя по его металлической поверхности, не могли достаточно сильно схватить канат.

На протяжении всей линии в 2020 метров, состоящей из шести частей, имеется семь разъездов (garages) с двойным путём, считая в числе их как место отправления у площади Republic, так и конечный пункт при церкви в Бельвиль (terminus). Линия проходит по улицам rue de Fobourg du Temple и rue de Belleville. Путь, шириною в один метр, состоит из рельсов системы Брака, весом 30 кг в пог. метре. Наибольшая ширина улицы на всём протяжении линии достигает 9 метров, из которых собственно 3 м приходится на два пути разъезда и промежуток между ними, и по 3 метра с каждой стороны разъезда для проезда экипажей. Наименьшая ширина

улиц, где проходит один путь, достигает 7 метров. Разница уровня между двумя конечными точками пути 61,02 метра. На всём своём протяжении дорога представляется в высшей степени извилистой, так что из 1686,59 м общей длины линии в один путь 1243,3 приходится на прямые части пути и 443,27 м на повороты, общее число которых 25; их радиусы от 21 до 687,53 м. Наибольший подъём составляет 0,076.

Подвижной состав этой линии представляют всего шесть вагонов, из которых четыре находятся ежедневно в обращении в двух поездах, по два вагона каждый, одновременно отправляющихся с противоположных концов линии, и два вагона запасных.

Личный состав делится на четыре отдела: 1) администрация, 2) служба вагонов, 3) служба мастерской или депо и 4) служба пути.

1. Во главе администрации стоит директор. Контору эксплуатации составляют: 1 начальник депо, 1 инспектор линии, 1 кассир и 2 конторщика (из них один смотритель магазина).

2. Служба вагонов: 9 механиков-кондукторов, 9 кондукторов-сборщиков, 3 заведующих постами, 3 агента, выдающих номера в киосках начальных пунктов линии, и 2 запасных агента.

3. Служба депо: а) при главной двигательной машине 1 старший механик, 3 младших механика; б) отделение по ремонту вагонов: 6 рабочих, 1 ламповщик, 1 чистильщик вагонов и 1 маляр.

4. Служба пути, наблюдающая за исправностью кабеля, за правильностью его положения на блоках и, в общем, за всем, относящимся до движения кабеля: 1 старший механик и 5 помощников его.

За проезд в один конец взимается плата в 5 сантимов. Продолжительность переезда между двумя крайними точками пути от 12 до 15 минут.

И. ЦИХАНОВИЧ
(Железнодорожное дело. — № 43–44. — 1896. — С. 363–364.) ●

Редакция выражает благодарность персоналу библиотеки РУТ (МИИТ) за помощь в подготовке материала.

