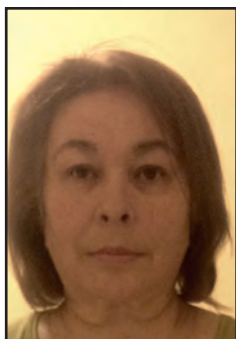




По воде аки посуху



Шелихова Алла Киямовна — Российский университет транспорта, Москва, Россия.*

Алла ШЕЛИХОВА

Краткий обзор посвящён истории мостов и других способов пересечения речных преград транспортными средствами в Санкт-Петербурге. Среди са-

мых необычных инженерных решений — проложенная прямо по льду Невы линия электрического трамвая.

Ключевые слова: городской транспорт, мосты, трамвай.

*Информация об авторе:

Шелихова Алла Киямовна – руководитель издательства «Транспорт РУТ», член редакционной коллегии журнала «Мир транспорта», Российский университет транспорта, Москва, Россия, shelikhova.alla@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 12.10.2020, принята к публикации 30.10.2020.

For the English text of the review please see p. 207.

Санкт-Петербург, как всем хорошо известно, — город на большой воде. И ледостав занимает особое место в судьбе города и его истории. Достаточно вспомнить блокаду Ленинграда. Нева во все времена и в любое время года была «транспортной артерией» города.

Уникальность Петербурга состоит ещё и в том, что он стоит на очень широкой и очень глубокой реке. А центром города фактически является огромное водное пространство. Зимой это самое водное простран-

ство покрывается льдом. Такого масштабного «городского» ледостава, безусловно, нет больше нигде в мире.

Вплоть до середины XIX века в «городе на Неве» не было «настоящих мостов». Почему?! Тому есть три простых объяснения.

Во-первых, Пётр I считал акваторию Петербурга одной большой гаванью, в которую должны заходить корабли из всех стран Европы. А мосты мешали бы судоходству.

Во-вторых, мосты не строились из соображений безопасности — в городе постоянно

случались наводнения и штормовые ветры со стороны Финского залива, которые могли повредить эти сооружения.

Была и третья причина. Пётр хотел заставить жителей столицы перемещаться по реке и многочисленным каналам на лодках и частных кораблях, как это происходило в Амстердаме. Он хотел приучить городских жителей плавать на судах.

Но как же тогда петербуржцы попадали на другой берег до появления постоянных мостов? А это было ежедневной потребностью, особенно между Васильевским островом и Адмиралтейской частью. Первый наплавной мост был наведён в 1727 году, он соединил Васильевский остров и нынешнюю Сенатскую площадь. Что такое «наплавной мост»? Его ещё принято было называть плашкоутным (с нидерл. *plaatschuit*; от *plaat* — плоское, от *schuit* — лодка). Плашкоут — это небольшое грузовое судно, которое очень удачно подошло в качестве опоры для наплавного моста. Но тот первый мост у Сенатской площади простоял всего год, затем его разобрали и больше не восстанавливали.

Через пять лет Адмиралтейская коллегия, которая ведала строительством мостов, приняла решение о воссоздании плашкоутного моста. Новый мост назвали Исаакиевским. В честь Исаакия Долматского. На месте, где сейчас стоит Медный всадник, находилась

церковь святого Исаакия Долматского, построенная ещё при Петре I. Мост было решено наводить неподалёку. После ледохода и до следующего ледостава он обеспечивал переход через Неву.

За переход по мосту взималась плата: 1 копейка — с пешего, 2 копейки — с лошади, 5 копеек — с кареты. Это была вполне солидная сумма — среднестатистический гражданин мог себе это позволить. Но к середине XVIII века по распоряжению Елизаветы Петровны плата за проезд по переправе была отменена.

Настоящие постоянные мосты через Неву появились только в середине XIX века. Первый арочный мост был построен в 1850 году. Его назвали Николаевский (с 1918 г. — мост лейтенанта Шмидта, с 2008 г. — Благовещенский).

После того как был построен Николаевский мост, Исаакиевский перенесли в сторону Биржи — где сейчас стоит Дворцовый мост, строительство которого началось в 1913 году. Тогда Исаакиевский вернули на прежнее место.

Он простоял вплоть до 1916 года. Искра из проходившего мимо буксира попала в плашкоут. Исаакиевский мост освещался керосиновыми фонарями, и внутри судна хранился керосин. Мост сгорел дотла, а его куски плыли по Неве в сторону Финского залива. Анна Ахматова стала случайным



свидетелем этого пожара и описала его в своём дневнике.

Но когда в Петербурге ещё не было мостов, жители города переправлялись с одного берега на другой на лодочных перевозах. Крупный лодочный перевоз был там, где сейчас располагается Гагаринская улица. И называется эта улица не в честь первого космонавта, как многие думают, а от «Гагаринской переправы», которая принадлежала князю Гагарину. Зимой катера заменялись санными экипажами.

В XVIII веке, как только Нева застывала, наплавные мосты разбирались. Люди начинали перемещаться просто по льду. Но Исаакиевский наплавной мост в XIX веке действовал уже и во время ледостава. Через Неву нужно было перевозить многочисленные крупногабаритные грузы, а по льду на санях это делать было опасно и не очень удобно.

Но самым необычным «транспортным проектом на льду» можно смело назвать «Ледовый трамвай» в Санкт-Петербурге. «Самая необычная» в России, да и в мире, трамвайная линия поражала не только тем, что действовала с 1895 года от контактной сети.

В 1874–1876 гг. русский инженер Фёдор Аполлонович Пироцкий провёл ряд опытов по передаче тока по рельсам на расстояние 1 км. Для этой цели он использовал заброшенный участок Сестрорецкой железной дороги, один из рельсов которой был прямым проводом, а другой — обратным. Опыты прошли успешно, и уже в 1876 г. Пироцкий установил электрический двигатель на одном из вагонов Петербургской конно-железной дороги. После серии проведённых испытаний, 22 августа 1880 г. в 12 часов дня в Петербурге, на Песках, это на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, в первый раз в России была проверена возможность движения трамвайного вагона «электрической силою, идущей по рельсам, по которым катятся колёса вагона». Мотор, подвешенный снизу, передача вращения с помощью шестерён и целый ряд других приспособлений были сделаны самим Фёдором Пироцким совместно с другим выдающимся электротехником — Владимиром Чиколёвым. Бывшему кончному вагону № 114 было суждено стать первым в мире электрическим трамваем. Несмотря на большую нагрузку — 40 пасса-

жиров — вагон двигался «со скоростью конской рыси» (около 36 км/ч), достаточной скоростью для городского транспорта. Сохранились отчёты, из которых следует, что опыты продолжались несколько дней: 1, 14, 15, 16 сентября.

Вагон, который передвигался самостоятельно, привёл в изумление всех зрителей, собравшихся в Рождественском парке. По словам одного из них: «странно, даже жутко становится смотреть на вагон, который движется без лошади и который по одному только желанию управляющего им кучера может внезапно останавливаться и двигаться в обратном направлении».

Несмотря на удачный эксперимент, владельцы обществ конно-железных дорог не очень обрадовались этому и не поддержали новшество. Переоборудование действующей конной дороги в электрическую требовало вложения внушительных средств, а дополнительных выгод владельцы «конножелезки» не увидели. Из-за этого открытие трамвайного движения в Петербурге задержалось на целых 27 лет.

Всё дело было в том, что между Акционерным обществом конно-железных дорог и городскими властями с 1875 года был заключён долгосрочный договор, запрещающий передавать право на пассажирские перевозки в Петербурге кому-либо ещё. Выкупить конно-железные дороги правительство могло только через 15 лет, или через сорок лет дороги должны были сами вернуться под контроль правительства.

К этому времени трамвай стал привычным видом транспорта, который уже вовсю ходил по улицам Витебска, Екатеринослава, Житомира, Казани, Киева (здесь трамвай начал работать первым, в 1892 году), Курска, Москвы, Нижнего Новгорода, Орла, Севастополя... А в Петербурге самым массовым видом транспорта оставались конки, появившиеся в городе в 1863 году.

Две лошади тянули по рельсам металлический вагон, внутри которого располагались места для пассажиров. На задней площадке располагалась лестница, которая вела на империал (крышу), там стояли две скамьи спиной друг к другу. В начале вагона была небольшая площадка для вожатого, управляющего лошадьми. Скорость таких вагонов не превышала восьми километров в час. Проезд внутри вагона стоил 5 копеек, на



крыше — 3 копейки. В 90-х годах XIX века конка ежегодно перевозила около 57 млн пассажиров и приносила огромные доходы.

Поскольку закон ограждал коночников от конкуренции только на суше и улицах города, в 1894 году Инженеры Общества финляндского лёгкого пароходства под руководством Р. К. фон Гартмана, придумавшие этот грандиозный проект, решили пустить вагоны по замёрзшей реке, проложив там шпалы и рельсы и установив вмороженные в лёд столбы.

Они организовали так называемый «рельсовый перекат», который успешно действовал две зимы. Сначала вагоны были небольшими и двигались естественным способом по наклонному маршруту от одного берега Невы к другому.

Самая первая ледовая линия была проложена поперек Невы между Сенатской площадью и Васильевским островом и имела длину всего 180 саженей (около 380 м), т.е. фактически это был просто перевоз с одного берега на другой. Тем не менее он пользовался огромной популярностью. Поэтому уже в следующем году было создано «Высочайше утверждённое Товарищество для эксплуатации электричества М. М. Подобедова и К°», которое проложило по льду сначала три трамвайных маршрута: от Сенатской площа-

ди на Васильевский остров, от Дворцовой набережной на Мытнинскую набережную, от Суворовской площади на Выборгскую сторону. После чего добавили ещё один маршрут: от Суворовской площади на Петербургскую сторону. Сами перевозки тоже принадлежали (возможно, не все) товариществу М. М. Подобедова и К°.

На смену миниатюрным открытым вагонам пришёл настоящий трамвай на электрической тяге, который горожане сразу назвали «ледовый трамвай».

На подготовку к запуску трамвая по льду Невы было потрачено 28 тыс. рублей. 19 января 1895 года по старому стилю (2 февраля по новому) был пущен первый электрический трамвай.

Это был первый доступный общественный транспорт на электрической тяге. Ток на рельсы узкоколейки подавала динамо-машина, установленная на барке у Мытнинской набережной. Токоприёмник был штанговый, колея 1067 мм, напряжение 225 В, скорость 20 км/ч, посадочных мест 20. Линии однопутные, но были и двухпутные вставки-разъезды. Скорее всего, лёд под полотно дополнительно наращивали, поливая водой. В лёд вмораживали столбы, по которым тянули провода, а по ним и рельсам пускали ток. Вагон использовался от конки. Стои-



мость проезда составляла от трёх до пяти копеек, для детей при родителях — бесплатно.

Как писал в 1895 году журнал «Всемирная иллюстрация»: *«Во время движения вагона в неровных местах проволоки, соприкасающейся с электроприёмником, появляются искры, производящие любопытное зрелище. Движение вагона регулируется замыканием и отмыканием электрического тока и особыми тормозами. Всех вагонов пока назначено для перевозки пассажиров четыре, и плата за возку назначена три копейки с пассажира».*

Ни разу за всё время существования этого трамвая не было провалов под лёд. Инженеры работали очень грамотно, просчитывали толщину льда, рельсы укладывались в тех местах, где лёд был крепок. Самые серьёзные аварии, которые случились за всё время эксплуатации, — это обрыв проводов и «самоход» трамвая без водителя, когда вагон начал сам по себе скользить. Но аварии всё же были. В питерских газетах того времени было описано несколько случаев. Как-то сообщалось о разрыве проводов, в результате чего трамвай встал на середине реки, и пассажирам пришлось идти пешком. И однажды сообщалось об оттепели, когда «река поднялась и подпортила пути».

Ледовые трамваи ездили по четырём маршрутам:

- «Сенатский перевоз» между Сенатской площадью и Румянцевским сквером на Васильевском острове;
- «Дворцовый перевоз» от Зимнего дворца до Мытнинской набережной на Петроградской стороне (вероятно, ещё существовал остановочный пункт неподалёку от стрелки Васильевского острова);
- Линия из района Суворовской площади на Выборгскую сторону;
- Линия из района Суворовской площади на Петроградскую сторону (была проложена позже).

Первая электрифицированная линия на льду стала «большим удобством для обывателей Петроградской стороны», писал всё тот же журнал «Всемирная иллюстрация»: за три копейки они получили «отличное скорое сообщение с центральными частями столицы». Пересечь Неву по льду от Зимнего дворца до Зоологического сада в маленьком «самоходном» вагончике считалось весёлым зимним аттракционом.

По словам сотрудников «Горэлектротранса» Петербурга, зимы в ту пору стояли суровые, и пользоваться таким транспортом петербуржцы нисколько не опасались, а с наступлением весны, после ледохода, на тех же маршрутах начинали снова действовать паромные переправы. Начинали работу «ледовые трамваи» едва лёд становился крепким — около 20 января, заканчивали в марте — 21.

Проект оказался довольно прибыльным — за первый сезон удалось перевезти около 900 тыс. пассажиров, что подтолкнуло городские власти к судебной тяжбе с владельцами конно-железных дорог. Тяжба длилась с февраля 1896 по сентябрь 1902 гг., с целью признать недействительным вышеупомянутый договор 1875 года. После победы в суде Городская дума приняла решение о строительстве наземных линий трамвая. 16 сентября 1907 года был открыт первый маршрут от Главного штаба до 8-й линии Васильевского острова. Но «ледяной трамвай» ещё три года продолжал перевозить пассажиров.

В 1910 году трамвайные линии по льду Невы были проложены в последний раз. К сожалению, кроме чертежей, хранящихся в городском музее, никаких свидетельств и образцов «ледяного трамвая» не сохранилось. К концу 80-х годов прошлого века система трамвайного движения в Санкт-Петербурге стала самой большой в мире и была включена в Книгу рекордов Гиннесса.

ЛИТЕРАТУРА

1. От конки до трамвая: Из истории Петербургского транспорта: Альбом. — Сост.: Е. Шапилов, М. Величенко, Л. Процай, Н. Буйнякова. — СПб.: Лики России; М.: Джулия, 1993. — 239 с. [Электронный ресурс]: <https://www.rulit.me/books/ot-konki-do-tramvaya-iz-istorii-peterburgskogo-transporta-sostaviteli-shatilov-e-velichenko-m-proshc-download-558746.html>. Доступ 20.10.2020.
2. Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга. К 90-летию открытия трамвайного движения в СПб. / Авторы-составители: М. Н. Величенко, Б. С. Канторович, Л. Г. Питкянен, В. А. Попов, Х. С. Рубин. — СПб.: Лики России, 1997. — 240 с.
3. Ледовый трамвай на открытках // Петербургский коллекционер. — 2007. — № 4 (44). — С. 46–47. [Электронный ресурс]: https://www.studmed.ru/peterburgskiy-kollekcioner-2007-04-44-_be3db8fc6e3.html. Доступ 20.10.2020.
4. Александров Ф. Зимние трамвайные пути через Неву // Адреса Петербурга. — 2004. — № 11 (23). [Электронный ресурс]: <https://adresaspb.ru/category/different/history/zimnie-tramvaynye-puti-cherez-nevu/>. Доступ 20.10.2020.
5. Ледовый трамвай. [Электронный ресурс]: <https://fishki.net/anti/1307474-ledovyy-tramvaj.html>. Доступ 20.10.2020.