



Трамвай
“Американка”
ЛМ и ЛП 33





“Американка” – под таким
именем запомнились
ленинградцам эти трамваи.

“Американка”- очень
необычный вагон, особое
отношение горожан к ним
связано с долгой их службой.
эти трамваи работали 46 лет.

RETRO-CLASSIC.RU



Между всем этим
“Американка”, не иностранка,
строились вагоны в городе на Неве.
А, вот за основу был взят прототип
американского трамвая.



проспект 25 октября
astvu.com/145501 uploaded by magazai



В 30-х наши специалисты побывали в Америке с инженером Д.И. Кондратьевым. Америка была законодательницей технической моды, и нет ничего удивительного, что разработку воплотили в Ленинграде.



Вагон получился длинной уже не 10 метров, а 15 метров, шириной 2,6 против 2,2м у МС. Кроме этого, у вагона появилась средняя дверь. Пассажиры должны были теперь заходить в среднюю, а выходить через переднюю дверь





Салон делился на две части, в передней садились пассажиры, которые ехали недалеко, во второй же части садились люди, чья поездка была долгой. Высота кондукторской стойки 1м, не случайно по ней определяли рост маленьких пассажиров.



Хвостовая часть вагона имела пониженный пол и предназначалась для входа пассажиров с крупногабаритным багажом: коробками, большими сумками и т.д.

“Американки” строились с 1933г. ремонтных мастерских Василеостровского парка, а после открытия, в 1934-м вагоноремонтного завода, стали производиться в его цехах. Корпус вагона включая каркас был целиком деревянным.



stvu.com/154087 uploaded by Guaglione

Первые вагоны назывались МА и ПА
- американский моторный и
американский прицепной, позже,
когда отношения с Америкой
испортились, вагоны переименовали в
ЛМ и ЛП 33- ленинградский
моторный и ленинградский
прицепной.



stvu.com/549465 uploaded by JuraAlex

“Американка” была рассчитана уже не на 60 пассажиров, как МС , а на 125 . Но, как правило, вагоны ходили полными под завязку. Моторный вагон мог везти 190 человек, а прицепной 210. Отопления тогда в трамваях не было , поэтому обогревались, прижимаясь друг к другу, также в ногах клали раскаленные кирпичи.



В блокаду трамвай выполнял несвойственные этому виду транспорта задачи.

“Американки” перевозили раненых, на них эвакуировали научные учреждения и т.д. Когда в блокадном городе было восстановлено трамвайное движение, эти вагоны были в числе тех 116 поездов, что вышли 15 апреля в 1942 г.



Выход первого трамвая. 15.04.1942 г.

Пережившие блокаду “Американки” еще очень долго работали на улицах Ленинграда. По истечению срока службы из вагонов делали прицепные платформы для перевозки грузов.



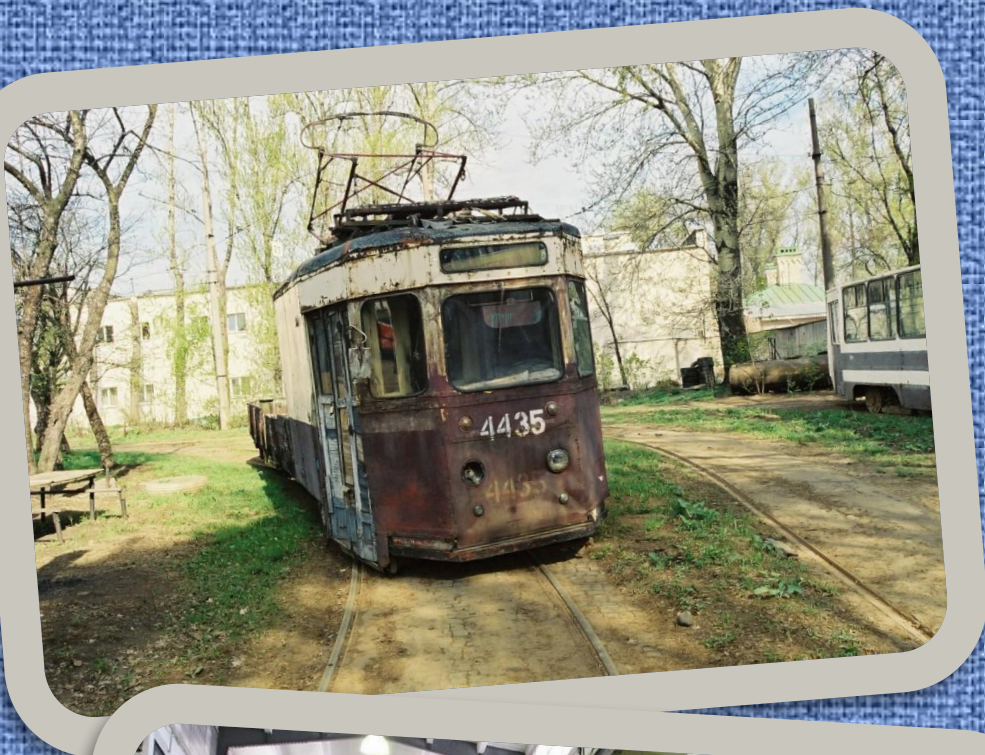
Фомина М. 15.11.09
Т.И. ЛЕОНОВА

Как подсчитали специалисты,
за 46 лет работы “Американки”
проехали по улицам нашего города
свыше 500 млн. километров
одиночного пути, перевезя 5 млрд
пассажиров.





В свой последний путь
“Американка” отправилась 18
марта 1979года, выйдя на 14-ый
маршрут из Кировского
трамвайного парка.
В этот же день поезд уехал в
музей.



Благодаря реставраторам, мы с вами можем видеть “Американки”, и даже прикоснуться к действующему экспонату, когда трамвай попал в руки реставраторов, он был в очень плачевном состоянии: насквозь прогнившие каркасные стойки висели на листах обшивки. Большую часть деревянных стоек каркаса пришлось заменить, также трамваю были заменены все рамы и стекла



Сейчас трамвай, постройки второй половины 30-х годов, который соединял некогда Порт-Садовую ул., Литейный пр., Финлянский вокзал, завод Красный Выборжец, Пискаревский пр. и Больницу им Мечникова.



Нашим героем был
трамвай LM и LM-33
“Американка” –
некогда самый любимый
ленинградский трамвай.



Антон
Константинов