

Зарождение городского транспорта



Зарождение городского транспорта

Общественный транспорт, в современном понимании этого слова, появился в крупных населенных пунктах Европы в первой половине 19 века, сразу же после начала эксплуатации железнодорожного транспорта. Талантливые конструкторы позапрошлого века спроецировали идею железнодорожного вагона, движимого силой тепловоза, на обычный многоместный экипаж, движимой силой одной или нескольких лошадей.

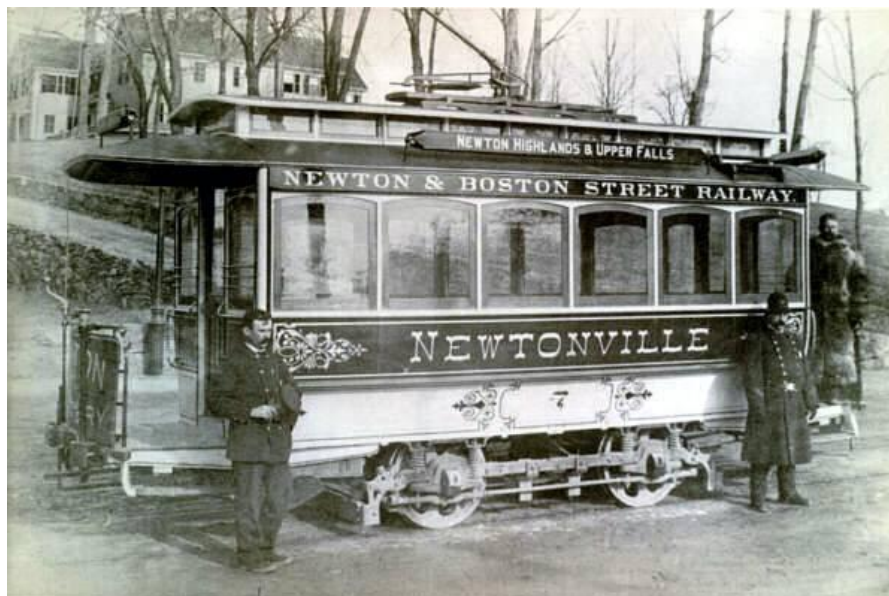


Зарождение городского транспорта

► Официально признанным творцом предшественника трамвая был американский инженер Луба. Именно под его руководством в середине 19 столетия была построена целая сеть городских рельсовых линий в Нью-Йорке. Отечественный вариант, именуемый «конкой» был создан в 60-х годах позапрошлого столетия. Первые рельсы в городской черте проложили в столице Российской Империи – Санкт-Петербурге. Этот проект реализовал инженер Домантович. Язвительные петербуржцы очень быстро нарекли данный транспорт прозвищем «сорок мучеников». Именно это сленговое наименование наиболее точно отображает все недостатки конструкции конок – отсутствие амортизаторов, неспешное и нерегулярное движение, постоянную переполненность вагона.

Зарождение городского транспорта

▶ Конки, к счастью современных горожан, прослужили в качестве городского транспорта до конца 19 столетия, пока их не вытиснили более прогрессивные виды многоместных самодвижущихся экипажей. Уже в конце 19 века появляется альтернатива тягловой силе лошади – электромотор. Первым транспортом на электротяге стал трамвай. Создателями этого детища технической революции считают немецкого инженера В. Сименса, российского конструктора Ф. Пироцкого и американского изобретателя Л. Дафта. Первые трамваи появились в городской черте в 80-х годах 19 века.



Зарождение городского транспорта

▶ На отечественных просторах первая трамвайная линия прошла в городской черте Киева (в 1892 году на 10 лет раньше чем в Москве и на 15 лет раньше, чем Санкт-Петербурге). Кроме уже упомянутой конки в начале 19 века существовала и другая разновидность общественного транспорта – омнибус, представлявшая собой тот же вагончик на конной тяге, только двигавшийся не по рельсам, а по городской мостовой. Омнибус появился на несколько лет раньше, чем конка. В Санкт-Петербурге этот вид транспорта пустили по городским улицам уже в 1832 году. Эта разновидность гужевого транспорта стала предшественницей современного автобуса – многоместного автомобиля для пассажирских перевозок.



Зарождение городского транспорта

► Предшественницей рабочего образца компании «Бенц» была пассажирская повозка англичанина Ричарда Тревитика, оснащенная паровым двигателем. Основными конкурентами автобусов Бенца были электромобили английских и российских инженеров. Отечественный автобус на электрической тяге выпускала фабрика «Дукс». Этот электромобиль мог развивать скорость до 20 км/час и двигаться на расстояния до 60 километров без перезарядки накопителей электроэнергии.



Зарождение городского транспорта

▶ Первым образцом российского автобуса с двигателем внутреннего сгорания было изделие фабрики «Фрезе» - десятиместный кабриолет с одноцилиндровым агрегатом мощностью в 10 «лошадок». Постоянные автобусные маршруты в российских городах появились после революции 17-го года. В 1924 году в Москве открывают маршрут Комсомольская (тогда Каланчевская) площадь – Тверская застава, который обслуживали восемь машин марки «Лейланд».



Зарождение городского транспорта

▶ В 1926 году на базе родоначальника советской автоиндустрии завода «Автомобильное Московское общество» производят модель АМО-Ф15 – первый советский 14-местный автобус.



Зарождение городского транспорта

▶ Но самой известной моделью советских автобусов, без сомнения, является «ЗИС-8» - пассажирская модификация грузовика ЗИС-5. Именно ЗИС-8 стал основой системы общественного городского транспорта. Этот автомобиль развивал скорость до 60 км/час и производился на множестве автомобильных фабрик СССР (в Ленинграде, Харькове, Киеве). Эти автобусы даже экспортировались за рубеж (16 машин «уехали» в Турцию уже в 1934 году). Именно эти автобусы ассоциируются со зловещими «черными воронами» НКВД, именно этот автобус, по версии режиссера культового сериала «Место встречи изменить нельзя» является транспортным средством Московского уголовного розыска.



Зарождение городского транспорта

► Появление такого транспортного средства, как автобус спровоцировало борьбу с шумными и дорогостоящими (прокладка транспортных линий) трамваями. В качестве альтернативы этому железнодорожному городскому транспорту был предложен троллейбус – омнибус на электрической тяге. Первым образцом отечественных троллейбусов была модель ЛК-1 – итог совместных усилий нескольких московских фабрик. В этот вагон на электрической тяге вмещалось более 50 пассажиров.



Зарождение городского транспорта

Основой проекта ЛК-1 было шасси от автобуса Я-6, укомплектованное деревянным корпусом и электродвигателем на 60 кВт. Данный проект интересен лишь в силу новизны транспортного средства. Советский автопром выпускал и более интересные экземпляры транспорта на электротяге. Например, ЯТБ-3 – двухэтажный троллейбус, произведенный в Ярославле.

