

Омнибус

Первый общественный транспорт в Петербурге учрежден в 1830 году, это был омнибус — запряженная лошадьми вместительная карета на 10–16 человек. Омнибус (в переводе с латинского «для всех») был рассчитан на пассажиров, не имеющих возможности воспользоваться услугами частных извозчиков. Считается, что первый в мире омнибус появился в Нанте (Франция) в 1826 году. Однако правильнее будет сказать, что в этом французском городе впервые стали использовать слово «омнибус». По свидетельствам Блеза Паскаля, многоместные пассажирские экипажи поехали по Парижу ещё при Людовике XIV, в 1662 году .



Конка

В 1863 году на смену омнибусу пришел новый вид городского пассажирского транспорта — «конка» или трамвай на конной тяге. До этого они работали в основном в пригородах Петербурга, где служили для перевозки грузов от пристаней к складам. В 1860 году маршрут грузовой конки появился и в самом городе: его трасса протяженностью 3 км пролегла через Васильевский остров. А вот о целесообразности появления пассажирских маршрутов развернулись дебаты в Городской Думе. Поначалу верх взяли противники новшества, апеллирующие к тому, что новый вид транспорта вызовет много несчастных случаев. Однако в 1863 году постановление «Об устройстве в Петербурге публичных экипажей» все-таки было принято: 27 августа по Невскому проспекту на Стрелку Васильевского острова побежали первые вагоны конки с пассажирами. Для тех, кто пользовался конно-железными дорогами, действовали специальные правила. Так, входить в вагон и выходить из него разрешалось только на местах остановки, или когда он ехал не очень быстро, и обязательно справа по ходу движения. Такие порядки помогали обезопасить горожан от попадания под лошадей встречного направления.



Паровик

В 80-е годы XIX века были попытки заменить конку на так называемые паровики. Первый паровик появился в городе 26 июня 1886 года на Большом Сампсониевском проспекте. Маленький локомотив тащил за собой несколько коночных вагонов с пассажирами. Дело оказалось выгодным, и вскоре в Петербурге проложили еще три линии паровой железной дороги. Поначалу паровые поезда состояли из двух-трех вагонов, а затем — из четырех. Летом на линию выпускали открытые вагоны — без стенок. Ехать на таких платформах было некомфортно из-за копоти и искр, летящих из паровозной трубы. Среди рабочих они получили прозвище “дымопырки”. Уже в 1922 году паровики ушли с городских улиц, однако во время Великой Отечественной войны в условиях дефицита электроэнергии они возобновили свою работу в Ленинграде.



Ледовый трамвай

В Петербурге все же нашли способ до истечения контракта города с владельцами конно-железной дороги запустить трамвай на электрической тяге. Вопреки препонам монополистов такие вагоны начали возить пассажиров в 90-е годы XIX века... по льду Невы. «Товарищество для эксплуатации электричества М.М. Подобедова и К°» проложило по льду замёрзшей реки три линии, соединившие Сенатскую площадь с Васильевским островом, Дворцовую набережную с Мытнинской и Суворовскую площадь с Выборгской стороной; в тепле же время года эти направления обслуживал паром. Трамвайные вагоны получали питание от контактной сети, которая крепилась на деревянных столбах. Сами же опоры были вморожены в лед. Ледовый трамвай пользовался большой популярностью и перевозил за сезон до 900 тысяч пассажиров. Владельцы конки подали в суд на Городскую управу, обвинив ее в нарушении действия договора, однако судьи решили, что условия документа распространяются только на улицы Петербурга и не касаются водных путей.

