



Санкт-Петербург - город трамваев

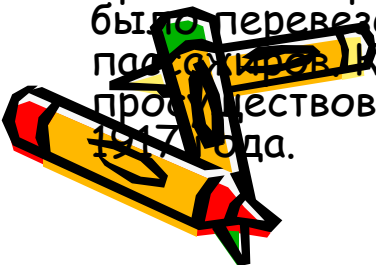
От конки до наших дней...



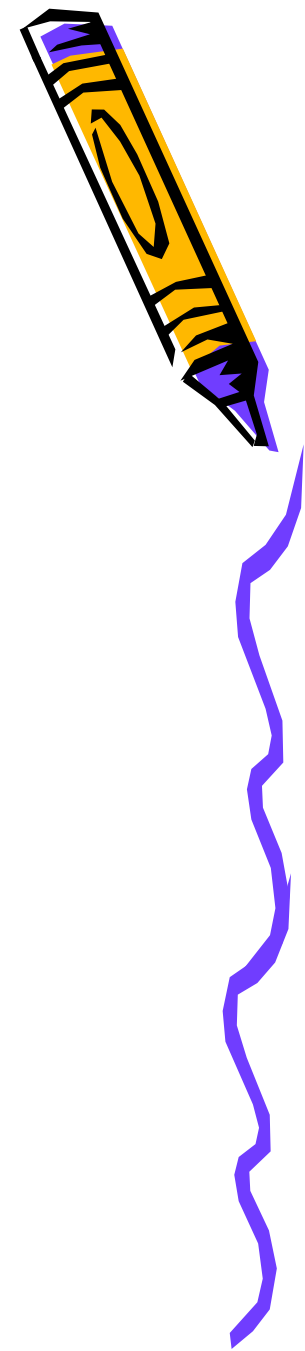
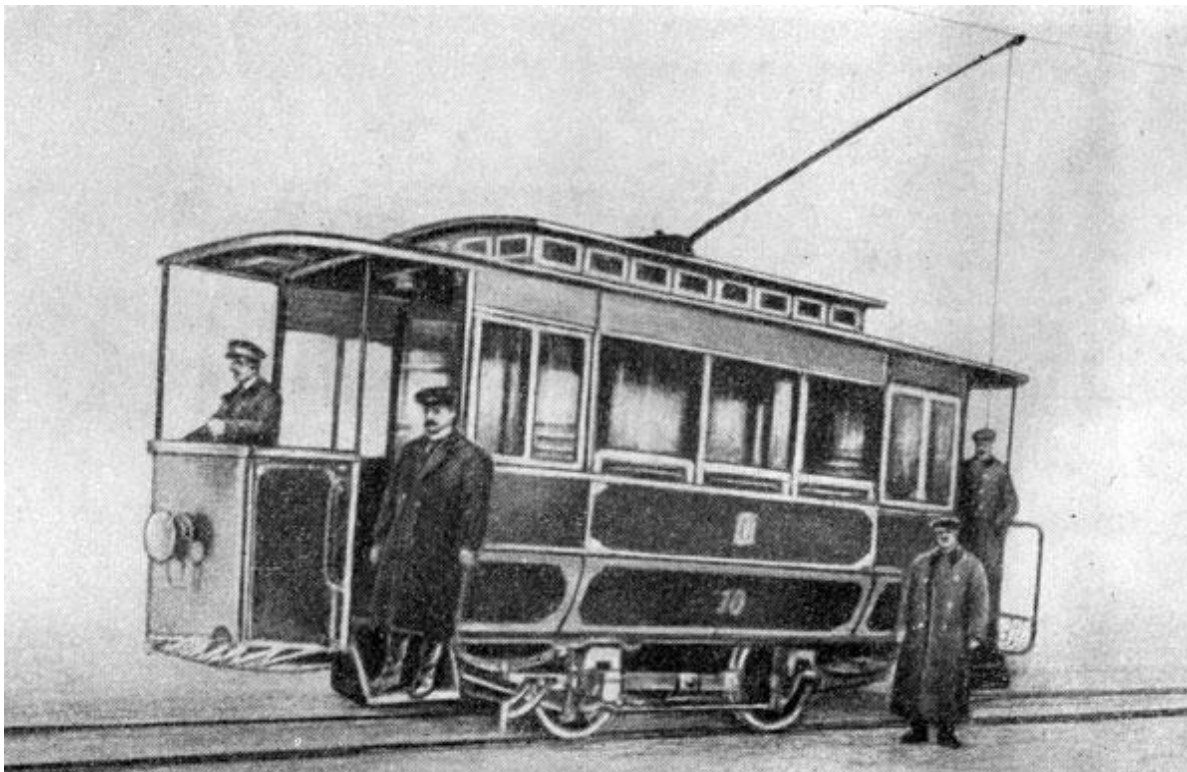
Что за чудо? Рельсы, кони! Это - КОНКА на разгоне Тянет поезд за собой Всех трамваев чередой!



- КОНКА (конно-железная дорога; конный трамвай), рельсовая разновидность омнибуса. Во 2 пол. 19 - нач. 20 вв. - основной, наиболее доступный вид гор. пасс. транспорта. Конка представляла собой вагон около 8 м длиной с впряженной парой лошадей, двигавшийся по рельсам. Вагон имел верхнюю пасс. площадку ("империал"), за проезд на ней платили меньше. К. обслуживалась кучером и кондуктором. В 1862 в СПб. учреждено частное Товарищество конно-железных дорог. 27.8.1863 Т-во открыло первый маршрут от Знаменской пл. по Невскому просп. до Стрелки В. О. К 1865 было перевезено 2 млн. пассажиров. Конка просуществовала до сентября 1917 года.



Тягу конную - в отставку!
Ток дадим по проводам.
И примчится словно в сказке
Без коней телега к нам.



Собран снова и помыт. Я на рельсах! Не забудт!



- Свой номер вагон получил не случайно: именно конка №114 стала первым в мире электрическим трамваем, запущенным 22 августа 1880 года инженером Фёдором Апполоновичем Пироцким в Петербурге.



Ура! Ура! Трамвай идёт! Ура! Ура! Кричит народ!

Открытие в Санкт-Петербурге трамвайного движения по маршруту Главный штаб - 8-я линия (4 сентября 1909 г.)



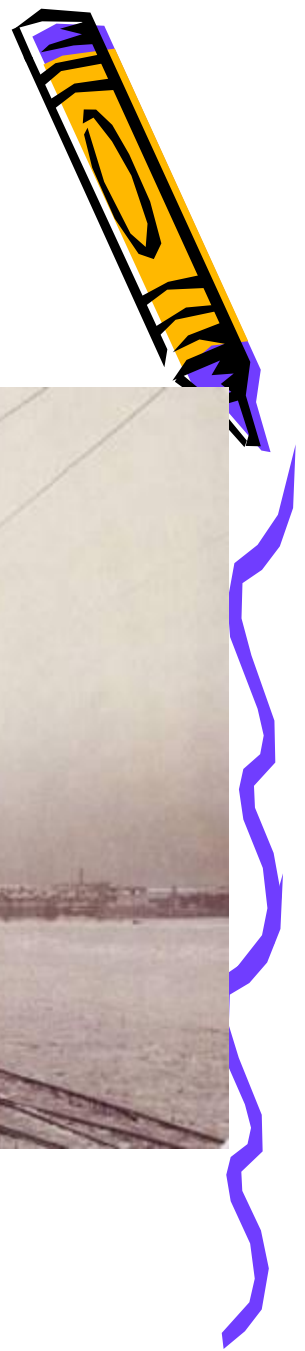
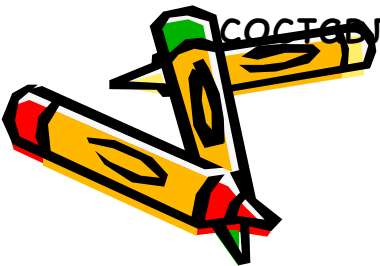
Открытие трамвайного движения по маршруту Главный штаб - 8-я линия / [4 сентября 1909 г.] г. Санкт-Петербург

 <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>



Ледовый трамвай

- На льду были уложены шпалы и рельсы. Вагоны трамвая получали питание от контактного провода, натянутого на деревянные столбы, вмороженные в лед и (второй контакт — рельсы). Колея была однопутной, с разъездами. Используемые трамваи были сделаны из вагонов конки. Скорость движения достигала 20 км/ч, вместимость вагонов составляла 20 человек



Покатал, теперь в музей! Долго радовал людей!

- 29 сентября 2007 года на территории Василеостровского трамвайного парка был торжественно открыт памятник трамваю «Brush» маршрута «Главный штаб — 8 линия В. О.», который за сто лет до этого открывал регулярное движение.



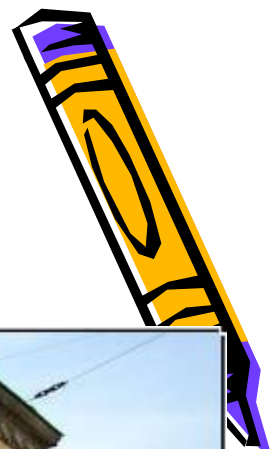
Американка

- Под таким именем запомнились ленинградцам эти трамваи. «Эх шарабан мой, американка, куда везёшь меня ты, иностранка», — образец городского фольклора, своего рода памятник трамваю. Особое отношение к таким вагонам связано прежде всего с их долгой жизнью. Горожане до сих пор с нескрываемой теплотой вспоминают эти трамваи. Они служили ленинградцам целых 45 лет. Последний поезд серии ЛМ-ЛП-33 совершил прощальный рейс по городу 18 марта 1979 года. Именно он и сохранился в качестве музейного до наших дней.



Словно поезд катит он, А трамвай зовётся «СЛОН».

Более современные вагоны ЛМ-ЛП-49, внешне напоминая предшественников. Выпускались ВАРЗом с 1949 года несколькими сериями. И красились они также краской цвета слоновой кости. Так что экзотическое прозвище перешло этим трамваям по наследству. Отличия от предыдущих моделей не только внешние. Применена другая ходовая часть, за счёт чего эти трамваи были более быстроходными. И более комфортабельными: впервые здесь появляются мягкие диваны для пассажиров. Эксплуатировались «слоны» до 1982-1983 годов.



Как стилиага - молодой, Жёлто-бело-голубой.



- Трамвайные вагоны ЛМ-57 выпускались Ленинградским вагоноремонтным заводом (ВАРЗ) с 1957 по 1969 год и эксплуатировались до 1986 года. Эти трамваи никогда не ходили в составе поездов. Только одиночками. Это результат возобладавшего в 1950-х годах мнения, что трамвай доживает последние годы и скоро совсем потеряет своё значение. Этого, однако, не случилось до сих пор, но ошибочное представление вошло в историю в том числе и благодаря трамваям-одиночкам. Бросающаяся в глаза «независимость», а также изысканные очертания этих трамваев и прямо-таки канареечная расцветка снискали им славу «стиляг».



«АКВАРИУМ» набит битком, битком,

Люди рыбки

- Трамвай ЛМ-68М ленинградский ВАРЗ выпускал с 1973 по 1988 год. Эта модель — самая массовая из производившихся в нашем городе. Всего было построено более двух тысяч трамваев ЛМ-68М. Эти трамваи, больше известные как «аквариумы», также имели запоминающуюся внешность. По сравнению с вагонами предыдущих поколений, они отличались большими окнами и крышевым остеклением. Необычно были расположены и маршрутные указатели. Указатель номера маршрута размещался в «скворечнике», смещённом вправо. Несмотря на эстетичность, ЛМ-68 было выпущено не так уж и много. Слишком сложно было их строить и неудобно обслуживать в парках. Стёкла на крыше, к примеру, можно было вымыть разве что шваброй, стоя на приставной лестнице.



retro.tramway.ru



«Машка» - трудолюбивая букашка.

- На серийных ЛМ-68М стал ставиться обычный пантограф, в «юбке» появились вырезы для осмотра тележек, ящик для софитов получил отдельное стекло, изменились расположение световых приборов и окраска вагонов. Во второй половине 1980-х годов часть электрооборудования вагонов ЛМ-68М на заводе при постройке, а позже — и при капитальном ремонте стала переноситься из-под пола в салон за кабину водителя. Это делалось для удобства эксплуатации, об эстетической стороне дела тогда никто не задумывался. Трамвайчики ласково и немного панибратски называют вагоны ЛМ-68М «Машками» — за букву «М» в индексе. Пока ещё эти вагоны работают на петербургских

маршрутах.



retro.tramway.ru



КТМ-5МЗ, нас с улыбкою вези!



- Модель 71-605 была разработана в Усть-Катаве в 1971 году. До 1976 года она обозначалась как КТМ-5МЗ («Кировский трамвай моторный, 5-й модели, 3-й модификации»), затем, после ввода единого стандарта по нумерации рельсового транспорта она получила чисто цифровое обозначение, что, однако, не помешало старому наименованию оставаться в употреблении вплоть до наших дней (скажем спасибо авторам технической литературы, не спешившим заменять старое обозначение новым). Вагоны модели 71-605 и её немногочисленных модификаций выпускались с 1971 по 1992 год, то есть больше 20 лет, что позволило поставить символический рекорд — трамвай 71-605 стал самым массовым в мире (всего было выпущено более 14 000 шт.). В

Ленинград их поступило не

уж много (если сравнить с общим выпуском), около 250 вагонов.

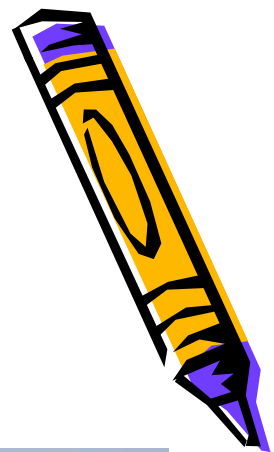


Я без имени, пускай! Самый длинный я трамвай!

- Трёхсекционный 30-метровый исполин ЛВС-89, созданный на заводе ЗРГЭТ (бывший ВАРЗ) в 1989 году. В этот вагон при известных обстоятельствах могло вместиться до 400 пассажиров, мест для сидения же в нём было 50. ЛВС-89 даже был занесён в Книгу рекордов Гиннеса как самый длинный трамвай. Конструкция вагона была относительно проста — это был фактически ЛВС-86 с добавленной средней секцией. С одной стороны, это являлось плюсом (однотипность подвижного состава удобна для эксплуатации), с другой — минусом. Из-за этого, а также некоторых проблем с его обслуживанием, вагон так и не был пущен в серийное производство.
- Трамвай эксплуатировался в течение 17 лет (с 1990 по 2006 год), после чего был списан с инвентаря парка и передан в Музей городского электрического транспорта.



Я красивый, сильный, модный, Современный и удобный!



- ЛВС-2005.
Самый современный шестиосный вагон в Петербурге. Построен один опытный вагон на Петербургском трамвайно-механическом заводе. Имеет переменный уровень пола, для инвалидов и детских колясок. Эксплуатируется на маршруте № 36.



Я в истории отмечен!
Всем - пока!
До скорой встречи!

