

Шпаков Илья Владимирович

### **ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ТРАМВАЯ В ГОРОДАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX ВЕКА**

В статье подробно рассматривается вагонный парк первых трамвайных хозяйств городов Российской империи в конце XIX века. Автором проведен сравнительный анализ транспортно-технических характеристик весьма разнообразного моторного и прицепного подвижного состава трамвая, находившегося в эксплуатации. Отдельно кратко рассматриваются вопросы истории поставок иностранных и отечественных трамвайных вагонов в города Российской империи, особенности строения их кузовов, систем управления тяговыми двигателями и эксплуатации.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/1/2012/12-2/44.html](http://www.gramota.net/materials/1/2012/12-2/44.html)

Статья опубликована в авторской редакции и отражает точку зрения автора(ов) по рассматриваемому вопросу.

Источник

#### **Альманах современной науки и образования**

Тамбов: Грамота, 2012. № 12 (67): в 2-х ч. Ч. II. С. 173-175. ISSN 1993-5552.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/1.html](http://www.gramota.net/editions/1.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/1/2012/12-2/](http://www.gramota.net/materials/1/2012/12-2/)

#### **© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [almanac@gramota.net](mailto:almanac@gramota.net)

УДК 94(47).08

**Исторические науки и археология**

*В статье подробно рассматривается вагонный парк первых трамвайных хозяйств городов Российской империи в конце XIX века. Автором проведен сравнительный анализ транспортно-технических характеристик весьма разнообразного моторного и прицепного подвижного состава трамвая, находившегося в эксплуатации. Отдельно кратко рассматриваются вопросы истории поставок иностранных и отечественных трамвайных вагонов в города Российской империи, особенности строения их кузовов, систем управления тяговыми двигателями и эксплуатации.*

*Ключевые слова и фразы:* трамвай; история городского транспорта; транспортные компании; города Российской империи; пассажирские перевозки; электротехника.

**Илья Владимирович Шпаков***Кафедра истории Отечества**Курский государственный университет**shiva16@yandex.ru***ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ТРАМВАЯ В ГОРОДАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX ВЕКА<sup>©</sup>**

Открытие трамвайного движения в городах Российской империи на многие десятилетия вперед решило транспортную проблему городов, а внешний вид подвижного состава стал одной из неперенных черт, определявших лицо современного города конца XIX века.

Первая трамвайная система с электрическим приводом подвижного состава была открыта в Киеве 13 июня 1892 года [14, с. 54]. Наличие тяжелого профиля на Александровском спуске, через который должна была проходить трамвайная линия, вынудило инженера проекта А. Е. Струве прибегнуть к использованию электрической тяги. Предложенные расчеты в техническом проекте, являвшиеся обоснованием необходимости применения электрического двигателя, были утверждены Министерством внутренних дел. И в мае 1891 г. у Коломенского завода были заказаны шесть моторных электрических вагонов [4, с. 9-11; 7, с. 110]. При составлении проекта конструкторами были использованы правила построения вагонов электрического трамвая «системы Спрэга» с небольшими изменениями. Разработка проекта и строительство двух первых вагонов заняли почти год. 2 мая 1892 первые российские трамвайные вагоны были поставлены в Киев [13, с. 2].

В техническом плане данные трамваи представляли из себя бестележечные моторные вагоны со свободными осями, с базой  $\approx 3000$  мм; кузов подвешивался на стальных листовых винтообразных надбуксовых рессорах (на строящихся до этого в Российской империи вагонах конки использовались каучуковые рессоры). Двигатели подвешивались к раме кузова и перемещались вместе с колесной парой. Кузов вагона был деревянным, с открытыми площадками и фонарем для вентиляции и освещения салона. Длина таких вагонов по отбойным лобовым брускам равнялась 6750 мм, ширина - 2000 мм. Внутри вагона были установлены продольные сиденья в виде диванов для 11 человек. Диваны были выполнены из деревянных сидений с деревянными спинками. Общая пассажировместимость составляла 40 человек. Управление производилось с помощью механических контроллеров, замыкавших и размыкавших сильноточные контакторы силовой цепи электродвигателя (непосредственная система управления). Двигатели были рассчитаны на ток до 20 А при напряжении 500 В. Для торможения использовались электродинамический-рекуперативный, пневматический и ручной механический тормоза [15, с. 80, 125, 200]. Согласно требованию безопасности Министерства внутренних дел, в салоне установили лампочки накаливания для освещения [9, с. 2]. Эксплуатировались коломенские вагоны 17 лет; с 1902 г. началась их плавная замена на четырехосные вагоны модели «Пульман». Последний коломенский вагон был списан в 1909 г [5, с. 24].

Однако Киев был единственным из городов, где концессия на трамвайное движение принадлежала российскому акционерному обществу, и поэтому вагоны российского производства кроме Киева в конце XIX встретить было нигде нельзя. В других городах концессии распределялись между тремя крупными иностранными компаниями: Сименс и Гальске (Германия), Парижская компания железных дорог и трамвая (Франция) и Анонимное общество (Бельгия), которые поставляли в города подвижной состав иностранного производства [2, с. 97-98].

Вторым городом, где был пущен электрический трамвай, стал Нижний Новгород (20 мая 1896 г.) [14, с. 54]. Городская управа передала концессию Финляндской компании легкого пароходства, от имени которой действовал инженер Р. К. фон Гартман. Согласно его техническому проекту, для эксплуатации были приобретены бельгийские трамвайные вагоны модели «Эрликон» [6, с. 12]. По габаритам данные вагоны были значительно меньше коломенских трамваев, эксплуатируемых в Киеве. «Эрликоны» были серийно выпускаемыми вагонами и были широко распространены в Западной Европе. Они обладали надежностью конструкции, а для улучшения торможения и избежания буксования и юза были оборудованы песочницами. Электропривод

вагонов был построен на непосредственной системе управления двигателями [15, с. 80, 125, 200]. Эксплуатировались «Эрликоны» в Нижнем Новгороде с прохождением ряда модернизаций 36 лет [6, с. 20].

Следующим городом, где был пущен электрический трамвай, был Екатеринослав (27 мая 1897 г.) [14, с. 54]. Концессию в этом городе получила Парижская компания железных дорог и трамвая, но впоследствии все акции основанной ей Французской акционерной компании для строительства и эксплуатации трамвая в Екатеринославе были выкуплены бельгийским Анонимным обществом. Для перевозки пассажиров в Екатеринославе в конце XIX века использовались 26 трамвайных вагонов немецкого производства (кузова были изготовлены на заводе *MAN*, электрооборудование поставила фирма *Ganz*) [8, с. 4-6]. Конструкция и габариты вагонов были однотипны «Эрликонам» [15, с. 80, 125, 200].

В течение 1897 и 1898 гг. бельгийским Анонимным обществом были пущены электрические трамваи в Елизаветграде, Курске, Витебске, Севастополе и Орле [14, с. 54]. Для всех городов бельгийцы использовали одинаковый подвижной состав с различием в ширине тележек (из-за разной колеи). Поставленные в города трамвайные вагоны были не новыми, а находившимися ранее в эксплуатации в различных европейских городах. Сами вагоны изначально были построены на заводах Рагено и Франко-Бэльди, электрооборудование было изготовлено фирмой *Electricity & Hydraulique*. Конструкция бельгийских вагонов была немного иной по сравнению с предыдущими типами вагонов: в целях обеспечения более плавного хода, увеличения гибкости рессорного подвешивания и уменьшения неподрессоренного веса кузова устанавливались на тележки с жесткой базой. Электропривод бельгийских трамваев также базировался на непосредственной системе управления тяговыми электродвигателями. Кузов вагонов был подобен «Эрликонам» с открытыми площадками машинистов, но имел большую длину (на две оконные секции), также у вагонов отсутствовали фонари освещения пути перед вагоном и в салоне [15, с. 80, 125, 200].

В городах Российской империи бельгийские вагоны проработали более 30 лет, после чего были заменены советскими стандартными вагонами. В течение эксплуатации вагонам делали закрытые площадки машинистов, устанавливали осветительные приборы, монтировали рельсовые тормоза с ручным приводом для повышения безопасности. При устройстве в городах оборотных колец на конечных пунктах, у трамваев задевались выходы на левую сторону по ходу движения вагона, и демонтировался второй пост управления [1, с. 20-24; 12, с. 35-40; 14, с. 56-60].

Следующим городом, решившим использовать электрический привод для пассажирского движения, стала Москва [14, с. 54]. Первое Общество конно-железных дорог после изучения финансовых результатов деятельности первых трамвайных систем решило для эксперимента электрифицировать три линии конки: Долгоруковскую, Петровскую и Бутырскую [3, с. 12]. Новые вагоны трамвая были заказаны в Германии: кузова на заводе *Falkenried*, а электрооборудование - у фирмы Сименс и Гальске. Получившаяся модель трамвая получила название «Falkenried A». В техническом плане московские трамвайные вагоны абсолютно ничем не отличались от вагонов этого времени: деревянный кузов, открытые площадки, непосредственная система управления. Единственным их отличием от подвижного состава других городов Российской империи стало применение для опоры кузова одноосных тележек Беккера [1, с. 20-21; 12, с. 35-38; 14, с. 56-58]. Вагоны «Falkenried A» с прохождением ряда модернизаций проработали в Москве до середины 20-х гг. XX в [3, с. 18].

Простота конструкции, безотказность и легкая ремонтпригодность первых трамвайных вагонов обеспечили им долгое время эксплуатации в городах Российской империи. Надежность и хорошие эксплуатационные показатели подвижного состава первого поколения позволили транспортным компаниям получать около 10 тыс. руб. каждый год от их эксплуатации [10, с. 6; 11, с. 6].

#### *Характеристика первых трамвайных вагонов Российской империи в конце XIX в.*

Тип вагона	Страна производитель	Время эксплуатации, гг.	Длина, мм	Ширина, мм	Колея, мм	Пассажирореместимость, чел.	Макс. скорость, км/ч
Коломенский двухосный на свободных осях	Российская империя	1892-1909	6750	2000	1511	40	20
Эрликон	Бельгия	1986-1932	8000	1600	1000	30	20
<i>MAN (Ganz)</i>	Германия	1987-1932	9578	2293	1000	30	20
Рагено и Франко-Бэльди ( <i>Electricity &amp; Hydraulique</i> )	Бельгия	1897-1931	10270	2290	1000 1024	48	20
<i>Falkenried A</i> (Сименс и Гальске)	Германия	1899-1926	8410	2450	1024	40	27

#### *Список литературы*

1. Александров А. П., Бронштейн Л. А., Поляков А. А. Городской пассажирский транспорт. М.: НИИГТ Моссовета, 1939.
2. Дякин В. С. Германские капиталы в России. Л.: Наука, 1974.
3. Иванов М. Д. Московский трамвай: страницы истории. М., 1999.

4. **Игнатович-Завилейский В. В.** Электрический трамвай в Киеве. Киев, 1894.
5. **Киевский трамвай за 40 лет.** Киев, 1932.
6. **Косой Ю. М.** Ваш друг трамвай. Н.-Н.: Елень; Яблоко, 1996.
7. **Мингереш С. Д.** П. И. Губонин и его вклад в развитие российского предпринимательства XIX столетия // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 2. Ч. 3.
8. **Науменко І. М.** З вершини століття (історія будівництва і розвитку електротранспорту міста Дніпропетровська). Д., 1997.
9. **Первые трамваи в Киеве** // Киевлянин. 1892. 30 мая.
10. **По русским городам** // Электричество. 1910. № 12.
11. **По русским городам** // Электричество. 1911. № 4.
12. **Поляков А. А.** Городской пассажирский транспорт у нас и за границей // Социалистический город. 1935. № 1.
13. **Пробная поездка электрического трамвая** // Киевлянин. 1892. 9 мая.
14. **Ржонсницкий Б. Н.** Трамвай - русское изобретение. М., 1952.
15. **Трамвайный справочник.** М.: МЖК РСФСР, 1948.

УДК 171

### Философские науки

*В статье подчеркивается, что, являясь составной частью идеологии, мировоззрения и практической деятельности личности и общества, гуманизм имеет конкретно-историческое содержание в зависимости от социально-экономических условий и характера общественных отношений. Делается вывод о фундаментальности понятий «духовность» и «гуманизм» как способных через образование содействовать непрерывному эволюционному процессу человечества. Они - опора личности на её трудном пути восхождения.*

*Ключевые слова и фразы:* гуманизм; духовность; культура; образование; человек.

**Николай Олегович Щупленков**

*Кафедра «История и философия»*

*Тамбовский государственный технический университет*

*shuplenkov.nikolai@gmail.com*

### ГУМАНИСТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДУХОВНОСТИ<sup>©</sup>

Гуманизм - философский и этико-социологический принцип отношения к человеку как к высшей ценности. В социальном плане он определяет такое содержание общественных отношений, при котором человек, его интересы и благополучие становятся на первое место при решении всех остальных проблем. Как духовно-культурное явление, гуманизм составляет главное содержание цивилизованного процесса, в ходе которого проявляются в многообразных свойствах, как этическая норма, социальный идеал, духовная ценность, свобода воли, взаимопомощь и сотрудничество, уважение к правам и достоинству личности, равенство и равноправие, справедливость, защита от зла и насилия и др. Отношение к человеку, мера его прав и свобод, уровень духовности и содержание духовных ценностей всегда являлись основным показателем степени цивилизованности общества.

Духовность, свобода и ответственность, как экзистенциальность личности, определяют в качестве ведущей следующую взаимосвязанную личностную характеристику человека культуры - свободу личности.

Проблема духовности, нравственности человека, его духовной и нравственной культуры - далеко не новая проблема. В научной литературе накоплен теоретический и эмпирический материал, необходимый для уяснения сущности духовности, нравственности, духовной и нравственной культуры личности. Р. Г. Апресян, С. Ф. Анисимов, В. С. Барулин, Л. П. Бueva, А. А. Гусейнов, М. С. Каган, В. А. Лекторский, В. А. Разин, В. Н. Шердаков и другие ученые пришли к осознанию того, что «духовность есть интегративное качество, относящееся к сфере смысла жизненных ценностей, определяющих содержание, качество и направленность человеческого бытия и образ человеческий в каждом индивиде» [5, с. 3], «духовность исходит из того, что смысложизненные интересы личности укоренены в системе надындивидуальных ценностей» [13, с. 32], нравственная культура включает в себя всё нравственное, ценное в жизнедеятельности индивида или социальной общности [3, с. 47].

Чем более глубокими, всесторонними мировоззренческими знаниями обладает личность, чем больше они соответствуют объективной истине, и чем более адекватно объективной истине личность оценивает свое место в мире, в обществе - тем более устойчив сам человек, тем больше он связан с подлинно культурным процессом уже в исходной, определяющей позиции.