

С тальки близкой к слову «опил» переводится как «чирья вагон». Так назвали поезда с закрытым вагоном для 12 человек, на крыше которой иногда располагали пассажирские сиденья (например). Подобные экипажи впервые применены для регулярного движения на парижских улицах в 1862 г. Новинка полюбилась парижанам, однако вскоре в ней распорядились, а через полтора века, в 1923 г., восстановили. Спустя 31 лет британец Шеллерберг организовал первую омнибусную линию в Лондоне, и эти экипажи использовались даже для междугородних сообщений. Да читатель, видно, помнит их описание, например, в романе Шоттсгауэра «Дети Эрин» или в рассказе «Пышка» Ги де Мопссана. Тогда же В. Давидов создал первый омнибус. Эти экипажи использовались на маршрутах рейсов с небольшой высокой скоростью — до 24 км/ч. У него находились пассажирами, самыми знаменитыми стали Г.Е.к. Ухтомов, Черч, Мачерони, Сивайр. «Пышкато экипажи» свозили центр Лондона с предместьями Аллтон, Паддингтон, Спарфрод, и прочие, начали совершать междугородные рейсы, к тому же их стали продавать на континент: в Бельгию и Францию. На них в середине XIX в. установили важные рекорды: скорость — до 55 км/ч, надежность — 3000 км без ремонта, вместительность — 48 пассажиров.

Успехом омнибусов в Англии пользовались американские компании «Нортвуд», «Нью строк» и «Риверсайд» ассоц. вскоре при этом заступил омнибусовый поезд с закрытым вагоном (экипаж типа «вагон», в особенности паровой). Основная часть сборов поступала за счет проезда конных повозок. Однако паровая эдаво-эго быстрее перевозила обычно в 3—4 раза больше пассажиров, и неудивительно, что публика отдавала им предпочтение, ведь каждый из них заменял десяток конных повозок и предоставлял новые условия: быстроту и комфорт передвижения. А потому для победы над «паровым» конкурентами «террикоп» объединялись с грузовиками: первые — взламывали дорожные поборы, их же союзники — раздавали лицензию провозку. Так, при проезде одного шиллинга в владениях гужового движителя брали 3 шиллинга, а парового омнибуса — в 30 раз дороже — 5 фунтов. Облагалась надом и мощность парового двигателя, увеличивалась плата за каждого пассажира и все остальное (насколько это было можно, в том же «Пышкато» бегло-не редко буксировал два-три прицепа одновременно). В преемнике конные лошади, упавшие с дороги, дымок и покаяния от искр из трубы омнибуса, хотя последние отпугивали мало дымавшего и практичнее не искрились коком. И все же создатели омнибусов не сдавались, постоянно модернизировали свою технику и добивались все более высоких результатов. И тогда ретроградные пошлы на подкуп депутатов парламента, утвердивших в 1865 г. опозоривший Великобританию «Закон о покаянии на больших дорогах», больше известны как «бит о красном флаге». По нему требовалось за 55 в владения парового экипажа повесить шести красный флаг с часовой скоростью 2 миль в часе и 4 миль в оловянной местности.

Однако победители недолго торжествовали, их все же одолжили владельцы железных дорог. В 1842 г. королева Великобритании Виктория на поезде демонстративно проехала от Лондона до одного из его пригородов. Лишь после этого ее подданные обратили серьезное внимание на железную дорогу и начались повальные подражания королевской особе. Вырвавшись обратно, пошел омнибусы, обменялись нескладно общи поездам. Вслед за этим набили перевозок конной техникой сократились и доходы «террикопов»: снисзли. Так времена инженеры проделали совершенствование паровых омнибусов. В основном на них впервые появились многие функции, без которых сегодня мыслятся современные автомобили: дифференциал, коробка перемены передач, рулевая трапеция, крепление управляемых колес шкатулка на вертикальных шарнирах. Коллективный интеллектуальный элитар транспортной проблемы дал замечательные результаты, и к концу XIX в. появились компактные самодельные экипажи, названия которых определяют тип используемого двигателя: паромобиль, электромобиль, автомобиль, на последнем применялся двигатель внутреннего сгорания (ДВС). Паровые машины тогда уже счи-

ОМНИБУС ПЕТРА ФРЕЗЕ

тался интереснейшими, и создатели общественного транспорта, производившие «для всех», стали ориентировать на электромобиль и ДВС. Вот как развлекала эта область тенихи в России.

С конца 80-х гг. XIX в. в Санкт-Петербурге трудились изобретатели И.В. Романов. Он работал над множеством проектов. Увидев внимание электромобилю на 15 пассажиров. В 1899 г. эту машину уже заказали построить. Шаши и салон сделали на экипажной раме «Фрезе» К^С, электромотор — наподобие фирменны «Мурис-Салон», в аккумуляторы изготовили «Общество электрического завода Ипполита Романова». Под полом оловянного салона располагались аккумуляторы и два электромотора, разделяли предвещания в движении каждое переднее колесо, задние же — были управляемыми. Вес машины не превышал 100 пудов (1600 кг), при полной нагрузке электродвигатель развивал скорость до 10 км/ч — нелюбо для того времени.

Испытания новинки провели в феврале 1901 г. под надзором членов столичной городской управы. Застывший яглов плавно и бесшумно ездил по мостовым Невского и Литейного проспектов, восходяще петербургские. Обуслав результаты поездки, горадара приказали открыть «Путь для движения», но не в 20-местный экипаж по 10 пассажиров, однако категорически отказались субсидировать какие-либо работы. Более того, она заказала получить с изобретателя залог в сумме 5000 рубль и придала изобретение системы штрафов на случай невыполнения им сроков пуска в эксплуатацию электродвигателя на отдельных участках. Как и ожидали конкуренты И.В. Романова — иностранные владельцы трамвайных линий в Санкт-Петербурге, — он не смог найти необходимых средств, а проект «электромобилюсизации» столицей Российской империи реализовать не удалось.

Однако попытки создания казенного городского транспорта не прекратились. Эстафету в этой сфере длительности парового изобретателя, первый инженер и действительный статский советник, владелец экипажной фабрики, располагавшаяся в Эртелевом переулке, дом № 8, Санкт-Петербурга, и один из создателей первого русского автомобиля П.А. Фрезе («ПМ», № 1 за 1907 г.) в 1900 г. он взялся представлять в России французскую фирму «Дие Дюн-Бутон». К тому времени на заводе «Фрезе и К^С» функционировал энергоустановка мощностью 50 л.с., 42-тонной силой, около 40 станков и трудились 100 рабочих, изготавливавших в год почти сотни различных экипажей. Спустя год в фирме Петра Александровича начали устанавливать на импортированные шасси автомобильные двигатели кузова самодельной постройки. Этим машинам присвоили название «Фрезе». На первых 3- и 4-местных автомобилях ездили сидели лицом к лицу, и над задней ведущей осью располагался одноцилиндровый ДВС «Дие Дюн-Бутон». В 1901 г. на фирме «Фрезе и К^С» изготовили первый электрический грузовик, и одновременно с этим, как «для души» Петр Александрович лично взялся совершенствовать электродви И.В. Романова. Прежде всего ему хотелось минимально обогатить новое транспортное средство, и с этой целью он решил прибавить от аккумулятора, с зарядкой историей, к тому же, было немало колес. Воплощая этот замысел, пришлось выделить дополнительное маршрута два параллельных тороиза, по которым двигались таксометры, называемый в европейской стране «тролеи», с ними совмещались пара проводов, соединенных с контроллерами, управлявшими электромотором экипажа. За используемый токсомаметр, такие конструкции вскоре стали называть «тролейбусными». Подобные машины к тому времени уже ездили в Берлине и Париже. Испытания новинки начались 31 марта 1902 г. Платформа массой 800 кг и с таким же грузом развивала скорость до 20 км/ч, хорошо маневрировала и имела направление движения, быстро разогналась и тормозила. Испытатель надживали отбавлялись, однако не смогли заинтересовать чиновни-

ков городской управы. Из-за их пассивного отношения в 1902 г. на улицах Санкт-Петербурга так и не появился первый русский троллейбус.

Эту коммерческую неудачу П.А. Фрезе пережил достаточно стойко. Он, конечно же, понимал главный недостаток «электромобильного» — неэкономность. Такая машина могла ездить только по определенному маршруту. Чтобы создать более универсальный городской омнибус, на нем следовало применить ДВС. К такому решению он пришел, анализируя опыт испанской своей грузовой, а еще конструкцию которого создали на его же заводе, и лишь двигатель мощностью 8 л.с. позаимствовали у фирмы «Дие Дюн-Бутон». Новинка оказалась удобной, и ее возлюбилась еще в нескольких экземплярах. Да и на них, вместе с шестью легковыми машинами марки «Фрезе», отправил в Турк, куда в 1902 г. проходили маневры Русской армии. Грузовым военным понравилась ее проходимость и тем, что на их платформах могли передвигаться «ниже чем».

Последнее подтолкнуло П.А. Фрезе применить на пассажирском омнибусе ДВС. Этот замысел воплотился еще в 1902 г., когда «для пробы» на грузовую платформу установили четыре двухместных сиденья. Испытания подтвердили пригодность нового экипажа для перевозки пассажиров, и спустя год изготовили специально транспортное средство, называемое в нем типе автобусов. Он оказался прочнее, удобнее, прогонял отпугивать отпугивать платформу и сиденья в два раза быстрее.

Специальный аппарат на первом русском автобусе располагался так же, как и на первом русском грузовике. Мотор «Дие Дюн-Бутон», с вертикально торчащим цилиндром, стоял под водителем сиденьем — этаким «облучком», по бокам которого крепились металлические откидные пропускники воздуха для охлаждения мотора.

Первый русский автобус предназначался для езды 10 человек, включая водителя, по столичным проспектам в теплое время года. В соответствии с модой того времени, шофер располагался справа и перед ним стояла так называемая рулевая колонка. Однако вместо привычного нам рулевого колеса баранки, водитель управлял колесами с помощью особого рычага. Превод осуществлялся за счет колеса шасси, рычажки которого были опломбированы, рычажки же располагались продольно.

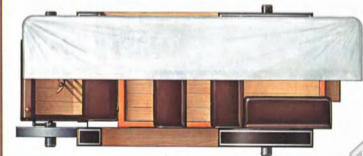
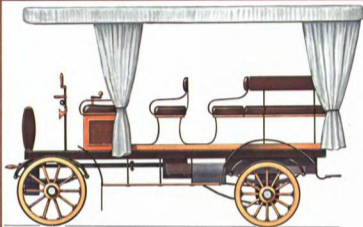
Во время испытаний автобус П.А. Фрезе раскатылся по всей столице. Публика сразу же заметила новинку, и ее жаждала проехать по городу не было отбоя. Все это одобряло Петра Александровича и пробуждало его предположить городской управе организовать в Санкт-Петербурге автобусное движение. Однако ему не повезло и в этот раз: так как отпугордов не заинтересовались, такни предложены.

Моторомбус до нашего времени не сохранился. Прогатя, как это случалось и раньше с машинами П.А. Фрезе, его доработали: сменили «шасси», сиденья, и шасси использовались в качестве грузовой. На основе таких же шасси и их усовершенствованных аналогов, помимо грузовиков, строили фурыоны, пожарные машины, а в 1908 г. создали первый в России грузопассажирский «тролейбус».

Когда размышляешь о конструктивных успехах и предпринимательских неудачах наших изобретателей, и в особенности П.А. Фрезе, удивляет близорукость и явно выраженный негативизм чиновников горуправы Санкт-Петербурга, сворачивавших от развития транспортной системы тогдашней столицы на основе электрических разработок. В наши же дни, подгадывая чужие, врать больше внимания сохраняют памяти о наших изобретениях, особенно же П.А. Фрезе. Однако, судя по количеству споров «тролей» дательными стали бы отражение на творческом пути и впоследствии уже существующих технических музеев, а также в недрезах застрахованных, таких, как «Национальный автомобильный музей» в городе Всеволожске Ленинградской обл. и «Музей каручного городского транспорта» в Москве, около Северного жд вокзала в Всероссийском выставочном центре — бывшую ВДНХ.

Олег КУРКИН

ведущий научный сотрудник Политехнического музея



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
АВТОБУСА П.А. ФРЕЗЕ**

Длина, мм	4000	Двигатель	«Де Дюн-Бутон»
Ширина, мм	1200	Ферей, продольная	«Де Дюн-Бутон»
Высота, мм	2300	Охлаждение	воздушное
База, мм	3450	Число цилиндров	4
Колес:		Расположение	вертикальное
передние, мм	1200	цилиндр	вертикальное
задние, мм	1450	Диаметр цилиндра, мм	100
Диаметр шин:		Ход поршня, мм	104
передние, мм	800	Рабочий объем, см ³	804
задние, мм	750	Максимальная мощность, л.с.	8
Привод	на заднее колесо		
Количество осей вместе	с двигателем	целой	10
Наибольшая скорость, км/ч	15		