Мой реферат посвящён Трамваю - самому любимому виду транспорта горожан.

История трамвая - это история развития городов в ХХ веке, становление их как мегаполисов России и главного транспортного узла.

Наш трамвай - не простое транспортное средство. Он и ежедневный спутник многих горожан, и место судьбоносных встреч, и украшение старинных улочек и новых районов.

Собрание 350 ведущих специалистов и учёных-транспортников в ходе работы Мельбурнской конференции по легкорельсовому транспорту пришло к однозначному выводу: трамвай (как на совмещённом, так и на обособленном полотне) является обязательным компонентом транспортной системы современного города и основным видом наземного транспорта. Подобный вывод уже нашёл широкое применение: по всему миру от США и Европы до Турции и Северной Кореи идёт бурное развитие трамвайных систем.

Славный XIX век является "золотым" не только для нашей литературы, он такой же "золотой" и для многих достижений в области техники, и, хотя принято считать веком научно-технической революции век XX, надо всё-таки признать, что начало широкому распространению электричества, появлению автомобиля, общественного транспорта было положено в веке XIX.

Идея перемещения человеком овладела с тех пор, как только было изобретено колесо, и сегодня невозможно представить ни одного города на земле, чтобы так или иначе не решалась проблема общественного транспорта. Ну, а первый электрический трамвай по улицам прошел в конце XIX века.

За многие годы трамвай стал неотъемлемой частью облика города, его жизни, его истории. Как набережные и мосты, стадионы и парки, он вписался в гармонию улиц и площадей. Интенсивно развиваясь, трамвай внёс свой неповторимый ритм в жизнь и историю. Трудно представить себе, как бы решалась проблема перевозки жителей крупных городов в то время без "старого доброго трамвая".

История полна легендами. Не миновали легенды и историю трамвая. Даже в его имени есть некая тайна. В самом деле, что дало имя трамваю, прозаическому виду общественного транспорта?

Бытует мнение, что свое имя трамвай получил от имени бельгийского инженера Бенджамина О'Трама, будто бы строившего трамвайные линии по всей России. Так хотелось бы верить в эту романтическую историю, но, к сожалению, ничего общего с действительностью эта история не имеет.

Ведь широко известно, что слово трамвай существовало ещё в то время, когда электрического трамвая не было. Трамваем называли в Англии вагон, ведомый лошадьми. Значит, наша былая конка и была по своей сути трамваем! В словаре Брокгауза и Ефрона, изданном на стыке веков, есть рисунок, поясняющий статью о конке. По всей длине изображенного на рисунке вагона сделана надпись: "Glasgow Corporation Tramways" - по-русски дословно это следует перевести так: "Корпорация трамвая Глазго".

Название "трамвай" многие ученые-лингвисты связывают со словом "вагон". "Трамвай"- английское слово, происходит от "tram" - вагон, тележка и "way" - дорога, путь. Такое толкование дается в Этимологическом словаре русского языка.

Наиболее логично утверждение, что название "трамвай" связано со скандинавскими словами, перешедшими в английский язык: "tram" - столб, брус и "way" - дорога. И тогда видно, что "трамвай" - это "столбовая дорога": т.е. дорога, состоящая из столбов, деревянных брусьев, шпал.

Впрочем, англичане любят быть краткими, их язык деловых людей не позволяет тратить время зря, они сократили это и так короткое слово просто до "tram", и наш поэт Владимир Маяковский уже в XX веке писал: Свой бег продолжали трамы...

В России сначала трамвай называли электрической конкой, и пока его строили, проектировали, вводили в эксплуатацию, незаметно перешли на электрический трамвай, а потом и вовсе забыли прилагательное "электрический" и сохранили только "трамвай", потому что другого просто не стало: так распорядилась история...

С чего же начался наш московский трамвай, где та станция, откуда начал он свой первый и продолжающийся до сих пор рейс?

Как правило, при произнесении слова "трамвай" на ум прежде всего приходит не сеть линий, не рельсы и шпалы, а именно вид вагона. Для каждого поколения это свой вагон - тот, на котором ездил с детства. Поколение авторов воспитывалось на Т-3, поэтому именно этот тип вагона был выбран за основу для нашего символа, который вы видите в левом верхнем углу страницы.

Итак, вагоны, вагончики. Они радуют глаз, они украшают наши улицы. Они сразу же выделяются из однообразной автомобильной массы. Модификации старшего поколения обладают длинными рядами окон, из-за они чего предстают своеобразными "уличными пароходами". Более современные - стремительны, обтекаемы.

Традиционная окраска вагонов: алый низ, желтый верх. Красный цвет - трамвайный цвет. На схемах транспорта городов (и, конечно же, Москвы) линии трамвая должны быть обозначены КРАСНЫМ цветом. Классические трамвайные билеты - красные. Потому вы, дорогой пассажир, можете заметить преобладание алого в нашем оформлении. Однако, бывали и исключения - о них на страничках самих вагонов.

В настоящее время на путях перед вами выстроилась следующая вереница вагонов:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип вагона | Г. выпуска | Экспл. | Кол-во | Номера | Изготовитель |
| **КМ** | 1926-35 | 1926-74 | 247 | 2001-2247 | Коломна, Сормово |
| **КП** | 1930-? | 1930-51 | 314 | 2501-2814 | Коломна, Сормово |
| **МТВ-82** | 1946-48 | 1946-65 | ок.50 |   | Тушинский авиазавод |
| **МТВ-82A** | 1947-61 | 1947-82 | 468 | 1090-1399 |  Тушинский авиазавод |
| **РВЗ-50** | 1950 | 1950-? | 1? |   | РВЗ |
| **РВЗ-57** | 1957 | 1957-? | 1? |   | РВЗ |
| **Т-2** | 1955-62 | 1959-81 | 180 | 301-480 | ЧКД |
| **РВЗ-6** | 1960-66 | 1960-? | 20 |   | РВЗ |
| **Т-3** | 1960-89 | 1963- | 2759 | 156, 481-2222  | ЧКД |
| **Т3А, МТТМ** | 1998- | 2003- | 23 | 3344-3354,3356-3367 | РВЗ, МосТРЗ |
| **ЛМ-99** | 1999- | 2003- | 4 | 3002, 3003,  | ПТМЗ |
| **ЛМ-2000** | 2001 | 2002- | 1 | 3001 | ПТМЗ |
| **ЛТ-5** | 2002- | 2003- | 4 | 1001-1004 | ЛуганскТепловоз |
| **Татра Т6Б5** | 1983-1998 | 1983- | 2 | 0301, 0302 | ЧКД |
| **Татра Т7Б5** | 1989, 1993 | 1989- | 6 | 3321-3326 | ЧКД |
| **КТМ-5** | 1965, 1969- | 1966-68 | 3 | ? | УКВЗ |
| **КТМ-8М** | 1994- | 1994- | 187 | 1201-1269, | УКВЗ |
| **КТМ-19К** | 2000- | 2000- | более 50 |  | УКВЗ |
| **КТМ-21** | 1999 | 1999- | 1 | 1000 | УКВЗ |
| **ЛВС-86** | 1986-1997 | Не был | 0 |   | ПТМЗ |
| **ЛВС-97** | 1997- | Не был | 0 |   | ПТМЗ |
| **СПЕКТР-1** | 1997- | Не был | 0 |   | УралТрансМаш |
| **К1** | 2001 | Не был | 0 |   | ЮМЗ |
| **ЛТ-10** | 1996-1998 | 1998- | 1 | 0232,  | ЛуганскТепловоз |

Основная задача, которая стояла перед трамвайщиками в послевоенное время, была в проведении модернизации эксплуатируемого подвижного состава. Выпуск новых вагонов М-38, налаженный на Мытищинском машиностроительном заводе перед войной, был прекращён. Для наладки нового производства требовалось время, а перевозить жителей постоянно растущей столицы надо было уже сейчас. Именно поэтому уже в конце войны была разработана программа по модернизации эксплуатируемого подвижного состава. И в 1945 г. завод СВАРЗ приступил к модернизации 210 четырехосных моторных вагонов типа КМ. Модернизация включала замену тележек, контроллеров, установку автоматически управляемых дверей, замену тяговых двигателей. Для замены тележек на заводе СВАРЗ было освоено изготовление новых тележек 2 ДС. Тележки 2 ДС изготовлялись в кооперации с 16 заводами.

СВАРЗ в течение 1946г. произвел капитальный ремонт 27 моторных вагонов типа КМ (клепаные тележки заменялись новыми сварными, старые двигатели ПТ-35 заменялись новыми ДТИ-60) и 95 прицепных вагонов типа "С" (17 из последних были "зашиты" с левой стороны, в них были перенесены тормозные колонки к кондукторскому месту). Серийная модернизация вагонов КМ началась в феврале 1947 г., когда были выпущены первые пять вагонов.

Одновременно завод СВАРЗ капитально отремонтировал для депо им. Баумана 21 комплект тележек для вагона М-38. В депо им. Баумана проводили модернизацию вагонов М-38, на них было изменено размещение токоприемника пантографного типа на крыше вагона и завершена переделка тормозной системы.

В мае 1945 г. Академия коммунального хозяйства составила проект нового четырехосного вагона, который был доработан главным конструктором СВАРЗа В.И. Строгановым.

В июле 1946 г. состоялась техническая конференция работников трамвая, посвященная разработке новой модели четырехосного обтекаемого вагона. Тележки и рамы для новой модели было решено изготавливать на СВАРЗе, а кузова - на Тушинском авиазаводе № 82. Так как Тушинский авиазавод к тому времени уже начал серийный выпуск новых троллейбусов МТБ-82, то первую партию опытных трамвайных вагонов решили собирать из кузовов троллейбусов этого типа. Первый такой вагон МТВ-82А был изготовлен Тушинским заводом к 1 января 1947 г. и стал обкатываться на маршруте № 25 (Ильинские ворота - Ростокино) в феврале 1947 г. Эти опытные вагоны из троллейбусных кузовов были очень широкими и громоздкими для большинства трамвайных линий города и могли курсировать только по трассам голубого трамвая, габариты которого позволяли вписываться более широким вагонам (2550 мм). Эти вагоны имели токоприемник-пантограф. Журнал "Городское хозяйство Москвы" в номере за февраль 1947г. отмечает:

"К 1 января 1947г. завод, где директором тов. Агуреев, выпустил первый четырехосный трамвайный вагон МТВ-82. Сейчас ходят на линиях три новых вагона. Из них выпущены два вагона нового образца. Цельнометаллическая сварная конструкция каркаса вагона имеет обтекаемую форму и состоит из 11 частей: передней и задней бортовой секций, трех секций крыши и 6 секций боковых бортов. Секции скреплены в единую конструкцию с помощью болтов. Кузов вагона решен в виде металлической обшивки каркаса, собранной на заклепочных соединениях. С внутренней стороны с целью уменьшения шума от движущегося вагона листы обшивки покрыты специальной противошумной пастой. Общая длина вагона (без переднего и заднего буферов) - 12560 мм, ширина - 2550 мм.

В салоне 25 двухместных мягких сидений, одно пятиместное сидение, сидение для кондуктора, 20 плафонов электрического освещения, хромированные поручни и вентиляционные решетки. Рамы подвижных окон выполнены из прессованных дюралевых полированных профилей и снабжены стеклами "триплекс". В салоне - 8 электропечей. Салон рассчитан на 120-130 пассажиров. Двери - четырехстворчатые. Управление дверьми осуществляется водителем. На переднем борту установлены две фары, изящная эмблема из нержавеющей стали, два хромированных снегоочистителя.

Наружная окраска - черная, синяя и кремовая краска. После сдачи вагона в эксплуатацию завод приступил к изготовлению второго образца."

Всего Тушинский завод выпустил с января по август 1947 г. 25 вагонов МТВ-82А. Эти вагоны поступали только в депо им. Баумана, производственная база которого позволяла осуществлять их техническое обслуживание.

С 22 июля 1947 г. МТВ-82А вышли на маршрут № 1, а позже на маршруты №№ 18 и 52. Вагоны эти оказались пригодными только для линий, габариты которых были изменены в 1938-41 гг. для эксплуатации вагонов М-38. Переустраивать междупутья и менять опоры на всей сети московского трамвая было делом дорогостоящим и бессмысленным. Поэтому летом 1947 г. Тушинский авиазавод разработал новую модель вагона МТВ-82 с обуженной и укороченной базой. Передняя и задняя части вагонов были слегка сужены. Внутри салона с одной стороны были установлены одноместные, а с другой - двухместные сидения. Первый такой вагон был изготовлен к празднованию 800-летия Москвы.

До конца 1947 г. завод выпустил 35 таких вагонов, в 1948 г. еще 168 таких вагонов вышли на трамвайные магистрали столицы (все они сначала имели пантографы). Первые партии этих вагонов поступали в депо им. Баумана и в течение 1948 г. появились на маршрутах №№ 5, 39, 50, 54.

Осенью 1948 г. под новые вагоны было реконструировано и Октябрьское депо (переделаны ворота и уложены новые пути), и 5 декабря 1948 г. МТБ-82 вышли на маршруты восточного сектора столицы. В 1948 г. было разрешено движение этих вагонов на всех подъемах и спусках на параллельно включенных моторах.

В связи с поступлением большого числа новых вагонов старые изношенные стали передаваться в другие города. Так, в июне 1947 г. 5 моторных и 5 прицепных двухосных вагонов были проданы в Кривой Рог, в 1948 г. - 10 моторных и 10 прицепных - в Минск, в 1949 г. 87 моторных вагонов Ф - переданы в ряд других городов.

В 1948 г. 6 четырехосных прицепных вагонов типа КП были модернизированы и стали моторными.

В 1948 г. был осуществлен капитальный ремонт 268 вагонов, в т.ч. 83 моторных. На СВАРЗе продолжалась модернизация вагонов КМ (20 шт.) и С (81 шт.). Всего в 1946-48 гг. были модернизированы 111 моторных и 122 прицепных вагонов постройки 1926-32 гг. В 1948 г. было закончено оборудование всех двухосных моторных вагонов кабинами для вагоновожатых.

Многочисленными исследованиями было установлено, что цвет окраски транспортных средств играет определенную роль в снижении уровня травматизма на общественном транспорте. Именно это послужило причиной того, что в январе 1949 г. было решено перекрасить все вагоны в одну расцветку: верхнюю часть сделать кремового цвета, нижнюю - вишневого с коричневой отсекающей линией. Первым так был окрашен один из вагонов депо им. Апакова. Такое внешнее оформление московского трамвая просуществовало много лет, варьируясь только в оттенке цвета: от кремового до желтого - верхняя часть, и от вишневого до красного - нижняя часть.

Тушинский завод активно начал поставлять трамвайные вагоны МТВ-82 в Москву, уже в июле 1949 г. стало получать вагоны МТВ-82 трамвайное депо им. Апакова и они вышли на 16-й маршрут. Всего в 1949 г. завод выпустил 169 новых четырехосных вагонов. К концу 1949 г. этих вагонов стало на инвентаре 397. Это обстоятельство позволило увеличить число выпускаемых трамвайных поездов до 956 и таким образом повысить частоту движения и снизить интервалы движения на многих маршрутах трамвая. В городе улучшилось качество обслуживания населения.

Заводом СВАРЗ продолжалась проводиться модернизация старого подвижного состава. К 1 января 1950 г. 470 вагонов БФ, КМ и С были оборудованы дверями с пневматическим приводом, 734 вагона Ф, БФ, КМ - кабиной для вагоновожатого; в 845 прицепных вагонах С и М ручной тормоз был перенесен с площадки в салон; двери с левой стороны "зашиты" в 1078 вагонах БФ, КМ, С, М.

Вместе с тем было решено в дальнейшем не модернизировать двухосные прицепные вагоны М, а передавать их в другие города.

Завод СВАРЗ продолжал работать над созданием специального подвижного состава для обслуживания трамвайных путей; так, в 1949 г. со СВАРЗа поступили первые 4 рельсошлифовщика.

В целях лучшей организации ремонта и содержания вагонов, а также упорядочения эксплуатации их на линии в течение 1949 г. было осуществлено перераспределение старых вагонов: вагоны Ф сконцентрированы в трех депо вместо пяти, прицепные КП - в двух вместо трех.

В 1950 г. были получены 56 вагонов МТВ-82, СВАРЗ освоил большой ремонт этих вагонов, при этом 25 старых вагонов были переданы в Кадиевку, Киев, Тулу, Запорожье, Краматорск.

В конце 1950 г. подвижной состав имел 215 вагонов Ф, 348 БФ. 205 КМ, 59 М-38, 453 МТВ-82, 197 прицепных М, 647 прицепных С, 32 прицепных КП.

В марте 1949 г. московский трамвай отметил свое 50-летие. Протяженность его путей составляла 549,8 км, в т.ч. пассажирских - 448,5 км, в парке было 2129 пассажирских вагонов, действовали 54 маршрута, средняя эксплуатационная скорость движения составляла 15,15 км в час, среднедневной выпуск вагонов на линию -1693. Имелось 8 пассажирских и одно грузовое депо. Ремонтом вагонов, путевого хозяйства и электросети занимались СВАРЗ, ЭМИЗ, термитно-стрелочный завод. На предприятиях Управления Московского трамвая работали 16536 человек, в т.ч. 2466 вагоновожатых, 4082 кондуктора, 1379 ремонтных рабочих.

С 1 августа 1949 г. была введена система премирования для ИТР и кондукторов московского трамвая.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 18 июня 1949 г. "О мерах по улучшению трамвайных путей и дорожного хозяйства г. Москвы" было решено в 1949-53 гг. провести реконструкцию 360 км путей с увеличением доли бетонного полотна и рельсов Феникс тяжелого типа. Трест "Электротрансстрой" был реорганизован в трест "Горжелдорстрой" Управления строительства дорог, мостов и трамвайных путей.

Старые путейцы в Москве рассказывают историю появления этого Постановления Правительства, связывая ее с тем, что в послевоенной Москве содержание трамвайных путей оставляло желать много лучшего. При одной из поездок по городу И. Сталин обратил внимание на убогое содержание одного из переездов. Это послужило одним из поводов оперативного принятия специального постановления. История не знает специальных государственных постановлений по трамвайному хозяйству города, кроме этого.

Таким образом, 1950-й год оказался достаточно рекордным по снятиям трамвайных путей - движение было прекращено на 24,1 км линий и, пожалуй, мог сравниться в этом отношении с 1936 г. и 1945 г.

Характерной особенностью того послевоенного времени в стране было то, что наш народ, измученный войной и трудными годами индустриализации промышленности и коллективизации сельского хозяйства, с огромным желанием не просто начал восстанавливать мирную жизнь.

В каждом человеке сохранился тот военный патриотизм, который вызывал к жизни стремление сделать лучше, трудиться с полной отдачей сил. Этому времени присуще рождение новых идей и инициатив, позволяющих работать эффективнее.

Ярким примером этому явилось родившееся на московском трамвае движение за ликвидацию обезлички в эксплуатации вагонного парка, за увеличение межремонтного пробега. Это движение родилось в депо им. Артамонова и вскоре получило широкое распространение в других городах и в самых различных отраслях городского транспорта. Тысячи бригад трамвая, троллейбуса включились в соревнование за удлинение сроков службы подвижного состава и оборудования, за высокую производственную культуру. Инициатором этого движения выступила водитель Полина Донникова. Приняв вместе со своей бригадой трамвайный поезд на "социалистическую сохранность", Полина Донникова доказала на деле, что закрепление поезда за одной бригадой серьезно способствует улучшению технического состояния оборудования, продлевает срок его службы, изживает возвраты и простои вагонов и, следовательно, содействует отличному обслуживанию пассажиров. Инициатива Полины Донниковой была дружно поддержана водителями, кондукторами, ремонтниками сотен трамвайных депо.

Проблема закрепления водителя за трамвайным вагоном и троллейбусом на городском электротранспорте существует до сих пор и, естественно, представляет интерес и для специалистов сегодня. В наше время эту проблему решают с помощью компьютерной техники, составляют месячные графики работы водителей и подвижного состава, увязывают проблемы работы ремонтной базы и маршрутов, стыкуют графики технических обслуживаний и расписания движения. Ну а в то послевоенное время ту же проблему решали люди, и, очень часто, эффективнее, чем сейчас.

Последователи Полины Донниковой были во всех московских предприятиях, но более полно эта работа была организована в трамвайном депо им. Апакова, где этот почин подхватило несколько десятков водителей. Среди них водитель трамвая Мария Яковлевна Остапенко, работавшая потом в течение нескольких лет руководителем профсоюзной организации этого трамвайного депо. Повышение ответственности водителей, взявших поезда на социалистическую сохранность, потребовало и от ремонтных служб более ответственного отношения к своему делу. Потребовалось разработать новые технологические процессы ремонта и осмотра вагонов с одновременной увязкой расписания. Так появились прообразы сетевых графиков ремонта и ТО подвижного состава, через двадцать лет получивших теоретическое обоснование и названных "сетевым планированием".

Эту новую форму организации труда поддержали водители Лазарева, Петров, Кулешов, Федорин, Подобайло. В это же время в депо им. Апакова был создан хороший коллектив ремонтников, надолго прославивший это предприятие. Среди них Шкрум Николай Васильевич, много лет работавший потом главным инженером предприятия; Голубятников Николай Нефедович, возглавлявший на протяжении нескольких лет цех по ремонту подвижного состава; Тирбах Олег Георгиевич, ставший потом руководителем депо им. Апакова и проработавший в этой должности более 20 лет.

Почти в эти же годы родилась не менее интересная и другая инициатива трамвайщиков москвичей. Она родилась в другом трамвайном депо - Краснопресненском. Суть ее состояла в том, чтобы "образцово водить трамвайные поезда." Для этого по инициативе водителя В.П.Чекалова на маршруте № 9 была разработана специальная карта вождения трамвайного поезда. Она не только указывала опасные участки пути, но и определяла режимы вождения поезда по маршруту на каждом участке. Это позволило обеспечить не только безопасность движения, но и обеспечило значительную экономию электроэнергии на движение. Предложение В.П.Чекалова было поддержано и нашло широкое применение на практике в последующие годы,

Всего в течение этого года было переустроено 60 км путей, в т.ч. положено на бетонное основание 22,5 км, на щебеночное - 14 км.

Немалый интерес с точки зрения способов решения вопросов в трудных условиях, возникающих при возможных жизненных ситуациях, представляла собой задача по перекладке трамвайных путей на Бородинском мосту. Движение по нему было закрыто 8 августа, и на весь период строительства маршрут трамвая № 30, обслуживающий жителей поселка Фили, был отрезан от общей сети города и от ремонтной базы - Артамоновского депо. На все время строительства вплоть до 17 ноября в Филях действовало временное смотровое депо.

Все последующие годы будут сопровождаться снятием трамвайных путей с наиболее напряженных трасс города, интенсивным изменением маршрутной сети трамвая, переносом движения трамвая на параллельные переулки и улицы. На примере двух лет расскажем как это было

С 5 мая 1953 г. было прекращено движение трамваев по Новорязанской улице (от Разгуляя до Каланчевской) и на кольце у Казанского вокзала (при этом изменились маршруты №№ 7, 14, 24, 32, 37, 50 и отменены маршруты №№ 39 и 51). С 24 мая движение трамваев №№ 4 и СК было переключено в Сокольниках со старой трассы по Богородскому шоссе на параллельную новую трассу по Оленьему валу, Большой Оленьей и Большой Ширяевской улицам (пути на Богородском шоссе были разобраны). У Сокольнической заставы было введено в строй новое оборотное кольцо через 2-й Полевой пер.

1 сентября 1953 г. произошло дальнейшее существенное сокращение трамвайной сети в пределах Садового кольца - было прекращено движение трамваев по улице Чехова между Оружейным переулком и Пушкинской площадью, а также вдоль Страстного и Петровского бульваров до Трубной площади (изменились трассы маршрутов №№ 14,17, 23, 27, 29; маршруты №№ 28, 52, 14к и 27к были отменены; "А" пошел через Делегатскую и Цветной бульвар). Однако уже 5 сентября движение от Трубной площади до Пушкинской (сразу же после переустройства разворотного кольца) вдоль Бульварного кольца было возобновлено вагонами маршрутов №№ 15 и 17.

В феврале 1955 г. завершилось строительство пути в обход трамвайной линии по улице Красная Пресня - по Конюшковской и Заморенова, а также разворотного кольца у станции метро "Краснопресненская".

В 1955 г. началась трансформация Щепетильниковского трамвайного депо в троллейбусное: из его ворот 18 июля на маршруты Б, 10, 13 вышли первые троллейбусы. С этого дня депо стало называться трамвайно-троллейбусным депо им. Щепетильникова. Два его бокса были переоборудованы под ремонт троллейбусов.

Осенью 1950 г. в депо им. Апакова для испытаний прибыл первый опытный вагон РВЗ-50, который был построен совместно Рижским вагоностроительным заводом, заводом "Динамо" и с участием работников Академии коммунального хозяйства. На обкатку по городским маршрутам этот вагон вышел из депо в июне 1951 г..

Новая его модификация, вагон РВЗ-51, поступил в Апаковское депо в начале 1952 г. и стал обкатываться на 12-м маршруте (застава Ильича - Октябрьская площадь).

Затем оба вагона серо-зеленой раскраски курсировали на 35-м маршруте. Опытные испытания вагона РВЗ-50 закончились летом 1953 г.

Коллективы заводов-смежников продолжали улучшать обе опытных модели, и в сентябре 1955 г.завод РВЗ поставил в Апаковское депо 4 опытных вагона нового типа РВЗ-55. Новые вагоны после приемочных испытаний были выпущены на линию с пассажирами в конце 1955 г. В начале 50-тых Тушинский завод передал изготовление трамвайных вагонов Рижскому вагоностроительному заводу, а троллейбусов - заводу имени Урицкого в г. Энгельсе. Поэтому с Рижского завода в Москву стали прибывать вагоны МТВ-82: в 1951 г. - 24, в 1952 г. - 6, в 1954 г. - 10, в 1955 г. - 2.

Завод СВАРЗ в течение 1951-55 гг. продолжал модернизацию моторных вагонов БФ и прицепных С, освоил изготовление рам к тележкам вагонов МТВ-82. В 1951 г. были модернизированы 20 вагонов КМ, в 1952 г. - 37 таких вагонов, в 1954 г. - 29. В 1953 г. на заводе совместно с Бауманским депо был проведен капитальный ремонт 12 вагонов М-38 (ремонт кузова осуществлялся в депо, тележек - на СВАРЗе).

Московский трамвай продолжал отдавать самые старые и изношенные вагоны (и основном типа Ф и типа М и КП) в другие города страны. В 1951 г. было передано 72 двухосных моторных вагонов Ф и 32 прицепных четырехосных КП в города: Ногинск, Воронеж, Челябинск, Коломну, Горький, Архангельск, Уфу, Смоленск, Краснодар, Днепродзержинск, Нижний Тагил, Орел, Томск.

В 1952 г. Москва передала 15 моторных Ф и 12 прицепных М в города: Сталино (Донецк), Макеевку, Константиновку, в Ногинск.

В 1953 г. было передано 38 моторных Ф и 41 прицепной М в города: Ижевск, Уфу, Архангельск, Ярославль, Копейск, Краснодар, Мариуполь, Грозный, Прокопьевск, Минск; в 1954 г.-10 вагонов в Нижний Тагил.

В марте 1954 г. на поездах Апаковского депо начались опыты по радиофикации вагонов на маршруте № 35.

В конце 1955 г. московский трамвай располагал 1968 пассажирскими вагонами, в т.ч. 1188 моторными и 780 двухосными прицепными. Из моторных имелось: двухосных моторных типа Ф - 80 и БФ - 348. четырехосных КМ - 206, четырехосных М-38 - 59 шт., МТВ-82 - 493 шт., РВЗ - 2: прицепных двухосных - типа М - 133 и типа С - 647.

В первые послевоенные годы строительство новых тяговых подстанций не велось. В конце 1946 г. установленная мощность 29 подстанций по постоянному току составляла 107 000 кВт (в т.ч. 77 400 кВт на 69 ртутных выпрямителях и остальное на 45 умформерах (одноякорных преобразователях), протяженность кабельной сети - 623,8 км.

В связи с расширением троллейбусной сети планировалось построить в 1946-50 гг. 13 новых тяговых подстанций. Из них Дзержинская, Саратовская и Тушинская были начаты постройкой в 1947 г. В 1949 г. была введена в строй временная подстанция на Измайловской линии, проведена реконструкция ряда старых. В 1950 г. была наконец достроена Владимирская подстанция (она строилась с 1940 г.), в 1951 г. - Саратовская и постоянная Измайловская и начато сооружение Тушинской и Артамоновской подстанции (последняя была введена в эксплуатацию в 1952 г.).

В 1952 г. были автоматизированы подстанции №№ 19, 27, 28, 31, 23 и началось строительство Киевской.

Все новые подстанции, построенные в 1953-55 гг., обслуживали главным образом вновь построенные троллейбусные линии или разгрузили старые маломощные трамвайные подстанции (при этом производилась замена старых маломощных ртутных выпрямителей производства фирмы "Браун-Бовери" на новые типа РВ-20).

В конце 1955 г. 15 из 41 подстанций были автоматизированы; действовали 41 постоянная и одна передвижная подстанции с общей установленной мощностью 154 170 кВт, в т.ч. имелось 39 одноякорных преобразователей (умформеров) на 25 650 кВт, установленных еще до 1914 г., 101 ртутный выпрямитель мощностью 128 520 кВт.

Грузовой трамвай, достигший своего максимального развития в 1945 г., в связи с возвращением в город грузовых автомобилей и роста их парка, в послевоенные годы постепенно начал сокращать объемы своей работы. Если в 1945 г. им было перевезено 2589 тыс. тонн, в 1946 г. - 1577 тыс., то уже в 1949 г.-727 тыс., в 1950 г.-608 тыс., в 1953 г.- 374 тыс. тонн. Значительно был сокращен инвентарь грузового подвижного состава - с 283 вагонов в 1944 г. до 139 в 1949 г. и 103 в 1954 г.; втрое сократился средний выпуск этих вагонов на линию -со 183 в 1945 г. до 55 в 1954 г.

В ноябре 1945 г. для перевозки нефтепродуктов в Бутырское грузовое депо поступили первые три поезда с вагонами-цистернами (каждый поезд мог перевезти 20 тонн). Основной клиентурой грузового трамвая в послевоенные годы были хлебозаводы и мельницы (перевозка муки), угольные склады предприятий и электростанций.

В связи с сокращением объема работы решением исполкома Моссовета с 1 февраля 1946 г. из грузовых депо в пассажирские были переведены 100 вагоновожатых и других работников, а в августе началась передача грузовых вагонов с дальнейшей их переделкой в пассажирские. В сентябре 1946 г. было запрещено движение грузовых поездов в дневное время в пределах Садового кольца.

В 1947 г. 25% грузов, перевезенных трамваем, приходилось на топливо, 20% - на строительные материалы, 8% - на муку, 4% - продовольствие, 38% - на разные грузы.

В 1951 г. было разобрано 9,3 км грузовых веток, и их протяженность сократилась с 27,4 км до 18,1 км.

На 1 января 1956 г. протяжённость одиночного пути московского трамвая составляла 519,3 км, в т.ч. пассажирского - 440,7 км, деповских и заводских - 59,6 км, грузовых - 13,5 км.

Средний выпуск на линию в 1955 г. составлял 1697 вагонов (при инвентаре 1968). Средняя эксплуатационная скорость вагонов повысилась до 14,68 км/час. Маршрутная сеть обеспечивалась 59 трамвайными станциями.

**Эксплуатационные данные о работе московского трамвая**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Протяженность путей, км. оп** | **Количество вагонов на инвентаре, ед.** | **Средний выпуск вагонов, ед.** | **Перевозка пассажиров, тыс. человек** |
| 1913 | 301,0 |    | 782 | 290823 |
| 1914 | 305.0 |    | 835 | 319179 |
| 1915 | 311.0 |    | 923 | 382320 |
| 1916 | 320,1 |    | 877 | 395741 |
| 1917 | 320,1 |   | 670 | 288903 |
| 1918 | 323.0 |   | 593 | 236491 |
| 1919 | 325,0 |   | 330 | 71148 |
| 1920 | 335,0 |   | 202 | 23640 |
| 1921 | 337,2 |    | 282 | 27597 |
| 1922 | 349,5 |    | 434 | 160513 |
| 1923/24 | 383.1 | 913 |    | 281437 |
| 1924/25 | 388,1 | 954 |    | 393729 |
| 1925/26 | 394.2 | 1052 |    | 467681 |
| 1926/27 | 395,1 | 1209 |   | 523278 |
| 1927/28 | 408,1 | 1349 |    | 611277 |
| 1928/29 | 413,7 | 1471 |    | 728241 |
| 1929/30 | 410.1 | 1564 |    | 865731 |
| 1930 | 423,2 | 1610 |    | 278241 |
| 1931 | 441.4 | 1871 |    | 1327336 |
| 1932 | 503,3 | 2234 | 1918 | 1776026 |
| 1933 | 529,5 | 2549 | 2187 | 1888253 |
| 1934 | 538,0 | 2475 | 2175 | 1919300 |
| 1935 | 535,0 | 2472 | 2235 | 1877600 |
| 1936 | 514,9 | 2440 | 2212 | 1852600 |
| 1969 | 466,3 | 1522 | 1201 | 608950 |
| 1970 | 471,8 | 1509 | 1195 | 630440 |
| 1982 | 468,0 | 1215 | 977 | 477220 |
| 1983 | 467,6 | 1215 | 1001 | 488380 |
| 1984 | 467,7 | 1215 | 1023 | 500900 |
| 1985 | 466,7 | 1221 | 1027 | 500020 |
| 1986 | 467,1 | 1230 | 921 | 597730 |
| 1987 | 467,1 | 1221 | 944 | 546689 |
| 1988 | 464,6 | 1225 | 971 | 575709 |
| 1989 | 458,6 | 1223 | 973 | 588038 |
| 1990 | 458,4 | 1199 | 908 | 602487 |
| 1991 | 458,4 | 1098 | 862 | 404992 |
| 1992 | 457,9 | 1094 | 708 | 268325 |
| 1993 | 454,7 | 1028 | 538 | 242523 |
| 1994 | 452,2 | 908 | 590 | 179816 |
| 1995 | 452,2 | 918 | 667 | 131803 |
| 1996 | 452,5 | 928 | 657 | 103900 |
| 1997 | 452,7 | 899 | 608 | 98100 |
| 1998 | 444,8 | 893 | 613 | 109800 |

Кто станет спорить с тем, что трамвай - один из самых романтичных видов транспорта? Среди потоков машин, автобусов, троллейбусов именно он привлекает внимание людей, кажется каким-то волшебством. Его неповторимый, мелодичный, жизнерадостный звонок не спутаешь ни с чем.

Именно в силу своей романтичности и привлекательности трамвай удостоился пера и кисти в большей степени, чем остальные виды городского транспорта. Не будь его - кто знает, может быть, многие прекрасные, всем знакомые песни, стихотворения, картины, фильмы, музыкальные произведения не появились бы на свет, а авторы лишились бы яркого романтического образа для своих произведений. Конечно же, большую роль сыграла и богатая история этого наиболее традиционного вида транспорта, долгое время остававшегося единственным средством перевозок пассажиров в городах.

Трамвай - это символ городского транспорта, символ поездки, небольшого путешествия, в ходе которого могут произойти непредвиденные происшествия, завязаться разговор, знакомство. Все наиболее волнующие события, происходящие в стране, будут обсуждены в трамвае, который, таким образом, становится своеобразным оплотом народной демократии. В трамвае, наконец, мы видим наш НАРОД: его поведение, настрой. Поездка в трамвае наводит на раздумья, ритмичный стук колес успокаивает, и выйти из вагона можно с совершенно иным настроением.

А любовь горожан к трамваю очень неоднозначна. Ругая его порой за те неудобства, которые он доставляет пассажиру, мы часто связываем многие свои понятия с теми чувствами, которые вызывает старый трамвай у простого московского пассажира. Судите сами, как глубоко связывает свою человеческую жизнь с трамваем Эльдар Рязанов, приняв за поэтический образ движущийся трамвайный поезд...

*В трамвай, что несется в бессмертье,*

*Попасть нереально, поверь ты!*

*Меж гениями - толкотня,*

*И места там нет для тебя!*

*В трамвае, идущем в известность,*

*Ругаются тоже, и тесно.*

*И хочется тоже вскочить...*

*Да чёрт с ним, возьми пропусти...*

*А этот вагон - до Ордынки...*

*Ты впрыгни в него по старинке,*

*Повисни опять на подножке,*

*И в юность вернись на немножко.*

*Под лязганье стрелок трамвайных*

*Ты вспомни подружек случайных,*

*Забытых товарищей лица...*

*И с этим ничто не сравнится!*

© Золотарёв Роман Олегович (DJ Goren)

web-admin@udm.net