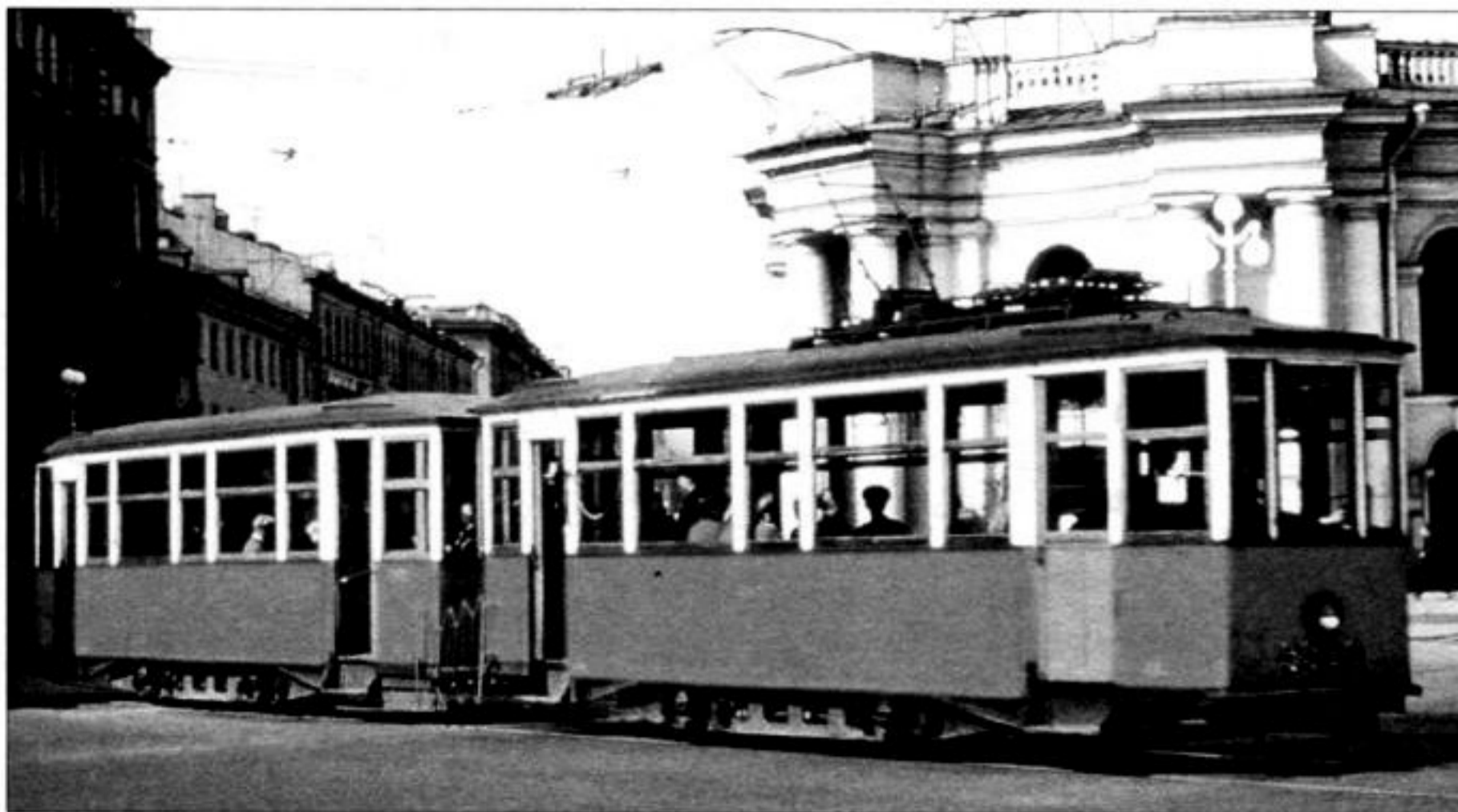


Из разрухи гражданской войны Петроград начал подниматься к середине 1920-х годов. Соответственно, начало расти и население города, изрядно убывшее в 1918 — 1920 годах.

Единственным видом городского транспорта в Петрограде был трамвай, но вагоны сильно износились и обветшали за годы Первой мировой и Гражданской войн. Естественно, что для возвращения города к нормальной мирной жизни потребовалось и восстановление трамвайного хозяйства, для чего предприняли ряд мер.

Летом 1921 года Совет по управлению городскими железными дорогами



БЛОКАДНЫЙ ТРАМВАЙ

и объединённое собрание всех местных комитетов обратились к рабочим и служащим петроградских трамвайных депо с воззванием, в котором говорилось о необходимости принятия чрезвычайных мер для поддержания трамвайного движения в городе.

Осенью того же года проезд в трамвае, бывший бесплатным с 1917 года, вновь сделали оплачиваемым. В 1922 году были пересмотрены существовавшие трамвайные маршруты, которые расходились из центра города в разные стороны, что вызывало скопление трамваев на конечных остановках в центре Петрограда. Новые маршруты стали радиальными и продлевались до рабочих окраин. С 1923 года трамвай стал ходить и по воскресеньям, а по будням продолжительность его работы увеличивалась.

Всё острее становилось положение и с исправностью подвижного состава. В наследство от дореволюционных времён Петрограду, переименованному в 1924 году в Ленинград, кроме вагонов-«первопроходцев» Brush достались типа МП и МВ постройки Путиловского и Коломенского заводов. Было также небольшое количество вагонов МФ, эвакуированных в 1915 году из Риги.

В 1925 году в Ленинграде состоялась второй Всероссийский съезд работников трамвая, который, в числе

прочих, принял постановление об организации производства трамвайного подвижного состава на отечественных заводах. Также было утверждено важное решение о выпуске стандартизированных двухосных моторных и прицепных вагонов. Их производство организовали в 1926 году на Мытищинском вагонном заводе, а в 1928-м — ещё и в Главных трамвайных мастерских в Киеве.

Ленинградское же трамвайное хозяйство стало получать подвижной состав стандартного типа с ленинградского завода «Красный путиловец» — в 1927 году здесь началось производство двухосных трамвайных вагонов серии МС («Моторный Стальной»). В ту пору все моторные вагоны ленинградского трамвая обозначались буквой М, а вторая буква указывала на какую-либо их особенность. В частности, термин «стальной» означал, что вагон, в отличие от предшественников, имел стальной каркас.

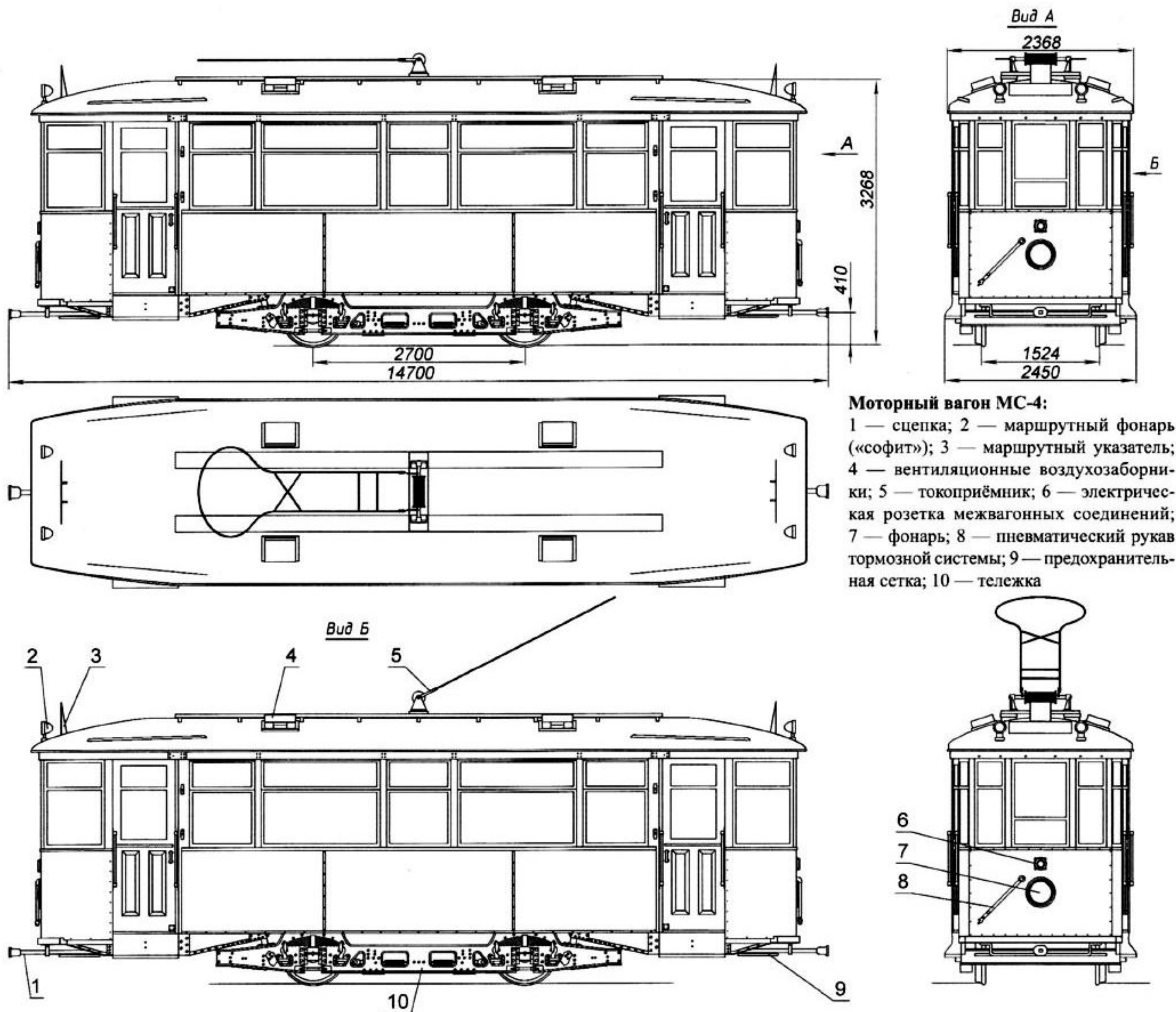
Конструктивной особенностью всех вагонов МС, как и прочих, являлась их симметричность. В ту пору, когда создавались «эмэсы» и их современники, на конечных пунктах большинства маршрутов не было разворотных петель. В центре их устраивать было просто негде. Вместо них на концах маршрутов делали съезды с одного пути на другой. Трамвай, прибыв

на конечную остановку, переезжал по такому съезду со своего пути на встречный, вагоновожатый переходил на противоположный пост управления, и вагон, не разворачиваясь, уходил обратно на маршрут.

Эта система, использовавшаяся ещё конками, потребовала устройства на трамвае постов управления как спереди, так и сзади. Соответственно, входные двери такому трамваю потребовались и справа, и слева.

Кузов вагонов МС имел клёпанный металлический каркас, причём изгибающие нагрузки воспринимала не только рама, но и подоконный пояс каркаса, выполненный в виде фермы. Это повысило жёсткость и прочность кузова и, в конце концов, долговечность вагонов. МС были сняты с пассажирской работы в 1968 году (спустя 40 лет с начала выпуска!), а часть трамваев МС, переделанных в различные служебные вагоны, эксплуатировалась вплоть до начала 1990-х годов!

В отличие от предшественника — вагона серии БФ, кузов МС устанавливался на двухосную тележку, колёсные пары которой не поворачивались в горизонтальной плоскости. У вагонов БФ кузов устанавливался на две одноосные поворотные тележки, поэтому они очень хорошо вписывались в кривые. В то же время,



Моторный вагон МС-4:

1 — сцепка; 2 — маршрутный фонарь («софит»); 3 — маршрутный указатель; 4 — вентиляционные воздухозаборники; 5 — токоприёмник; 6 — электрическая розетка межвагонных соединений; 7 — фонарь; 8 — пневматический рукав тормозной системы; 9 — предохранительная сетка; 10 — тележка

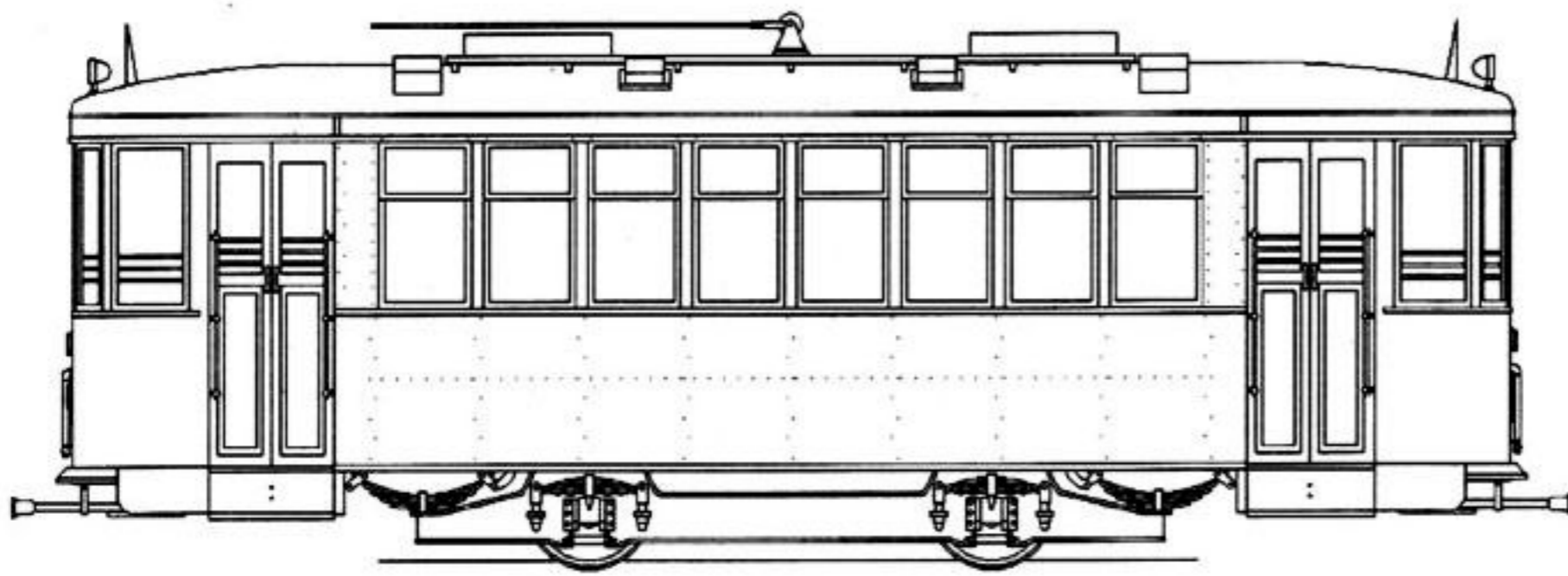
при движении по прямым участкам пути начинались колебания вагонов в горизонтальной плоскости (виляние), что делало их движение беспокойным. Применение на МС двухосной тележки с жёсткой установкой осей предполагало, что ход трамвая на прямых участках путей будет более спокойным, что позволит повысить скорость. Однако такая тележка плохо вписывалась бы в кривые. Чтобы избежать этого, конструкторам пришлось у вагонов МС уменьшить колёсную базу с 3600 мм до 2700 мм. Однако это негативно сказалось на плавности хода. Таким образом, применение двухосной тележки вместо двух одноосных имело только одно преимущество — простоту и надёжность конструкции.

Внутри тележки были размещены два тяговых электродвигателя ПТ-35, причём каждый из них приводил в движение свою колёсную пару. При этом каждый двигатель одной своей стороной опирался на раму тележки, а другой — на колёсную пару, которую приводил в движение. Опора на колёсную пару осуществлялась с помощью моторно-осевых подшипников. Вращающий момент от двигателя к колёсной паре передавался с помощью прямозубой передачи, которая громко завывала при разгоне вагона.

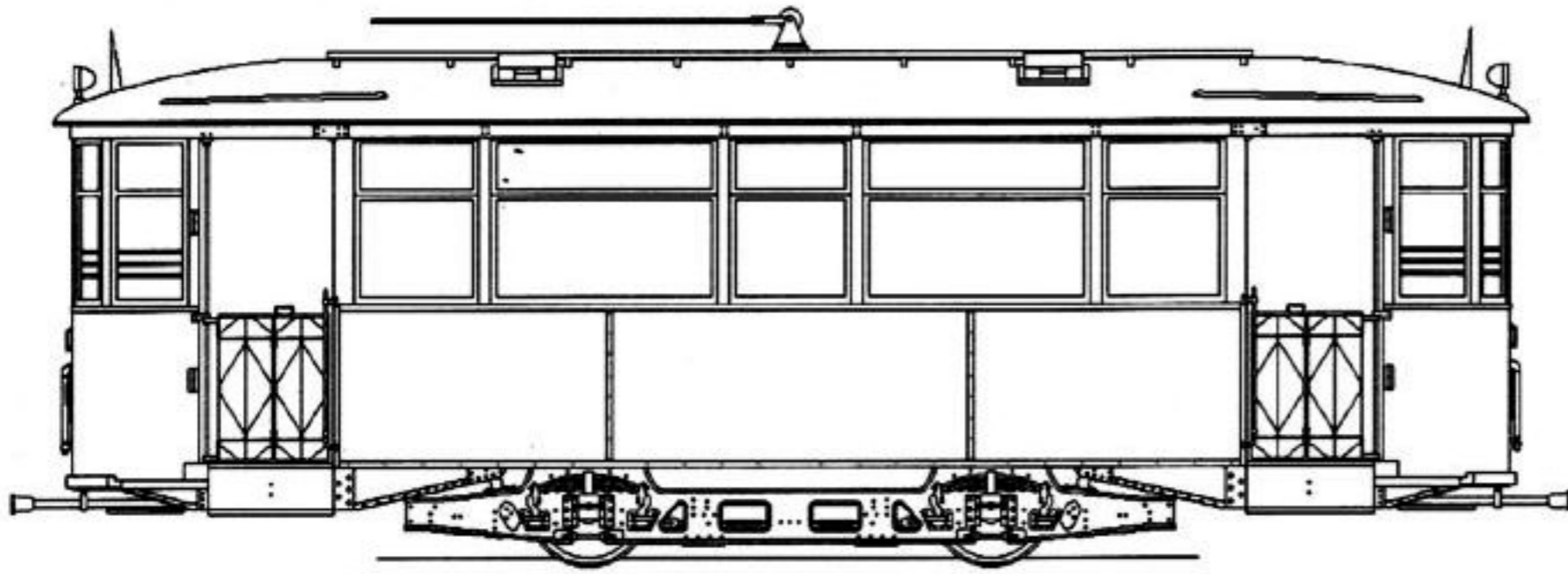
Так как вагон был симметричен, то с каждой его стороны устанавливался фонарь для освещения пути, розетка для подключения электрических цепей прицепного вагона и рукав для

присоединения тормозной воздушной магистрали прицепного вагона к тормозной магистрали моторного. Этот рукав и назывался «колбасой», откуда и возник термин «прокатиться на колбасе», что означало езду человека на сцепке вагона, державшегося руками за эту самую «колбасу».

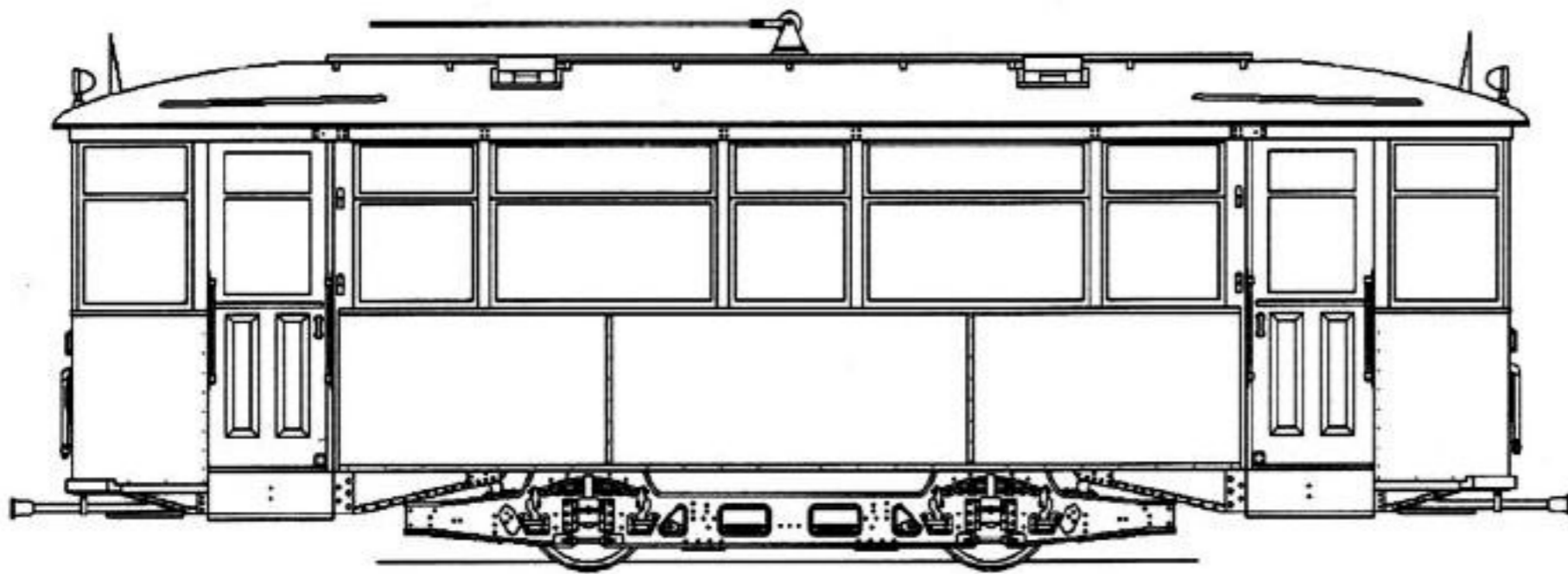
Как уже упоминалось ранее, трамваи серии МС имели по два поста управления, которые располагались спереди и сзади. Специальных кабин для вагоновожатого вагоны МС не имели, и посты управления ничем не отделялись от посадочных площадок, в то время как салон трамвая закрывался раздвижными дверями. Входные двери были тоже раздвижными, с ручным приводом (а на вагонах первых выпусков вообще решётча-



Моторный вагон X (Мытищинский, Усть-Катавский заводы) 1927 — 1941 годов



Моторный вагон MC-1 (Путиловский завод) 1927 — 1930 годов



Моторный вагон MC-2, MC-3, MC-4 1930 — 1933 годов

стигло отключение. Так они и простояли всю тяжёлую зиму 1941/42 года, однако весной был поставлен вопрос о возобновлении трамвайного движения. В начале марта в контактную сеть подали напряжение. По линиям пошли трамваи — сначала грузовые и специальные. С их помощью восстанавливались пути и контактная сеть, разрушенные бомбёжками и обстрелами, убирался с путей снег и обломки зданий, буксировались в депо брошенные на путях вагоны.

И вот, 15 апреля 1942 года ленинградцы вновь услышали звонок трамвая. 116 вагонов MC пошли по пяти маршрутам, затем количество маршрутов было увеличено. Для людей, переживших кошмар голодной и холодной блокадной зимы 1941/42 года, трамвайные звонки в апреле 1942 года означали, что са-

мое трудное позади, город оживает, жизнь налаживается...

Немецкие войска, осаждавшие Ленинград, не могли не заметить появления на улицах города всплеск от искрения трамвайных токоприёмников. Известие о том, что в Ленинграде возобновлено трамвайное движение, шокировало гитлеровцев, ожидавших скорой неминуемой сдачи города.

С возобновлением трамвайного движения в городе гитлеровцы при артобстрелах начали стремиться вести прицельный огонь по трамвайным вагонам и остановкам, чтобы добиться возможно большего количества жертв. Поэтому приходилось время от времени переносить места остановок, чтобы к ним нельзя было пристреляться. А для уменьшения искрения токоприёмников на вагоны

параллельно основным устанавливали дополнительные токоприёмники. Чтобы повысить скорость движения, на линии выпускались только моторные вагоны, без прицепных.

На маршруты намеренно были выпущены старые «эмэсы». Дело в том, что при повреждении контактной сети пассажиры могли самостоятельно выталкивать с повреждённого участка маленький MC, в отличие от более тяжёлых трамваев.

Кстати, в кинофильме «Балтийское небо» была показана весьма достоверная сцена, в которой пассажиры выталкивают вагон MC на участок пути с неповреждённым контактным проводом.

После войны, в связи с началом постройки новых трамвайных вагонов ЛМ-49, вагоны MC начали передаваться в трамвайные хозяйства других городов, где пассажиропотоки были не такими значительными. Небольшими партиями «эмэсы» уходили в Минск, Иркутск, Свердловск, Калинин, Таганрог, Астрахань, Краснодар и некоторые другие города. Ряд вагонов MC переделывали при этом на узкую колею.

Постепенно вагоны MC подвергались значительным изменениям. Так как исчезла необходимость ходить по маршрутам без разворота на конечных остановках, у вагонов убрали задний пост управления, а двери оставляли только с правой стороны.

Решётчатые входные двери на вагонах MC-1 заменялись на раздвижные. Маршрутные огни с крыши переносились под остекление кабины, а воздухозаборники ликвидировались вообще. Для водителя на площадке выгораживалась импровизированная кабина, а под водительским сиденьем устанавливался электронагреватель. На некоторых трамваях бугельные токоприёмники заменили на пантографные.

В настоящее время ряд вагонов MC сохраняется в коллекции Музея городского электротранспорта в Санкт-Петербурге, причём некоторые из них поддерживаются в рабочем состоянии. Из вагона MC-1 №2066 в 1981 году был сделан вагон-реплика фирмы Brush (МБ) №1028. А вагон MC-4 №2603 ещё в 1970 году был передан трамвайному музею в Амстердаме.

С.ЖЕВАК