

Государственная Компания «МОСГОРТРАНС»

---

С. А. ТАРХОВ

# ИСТОРИЯ МОСКОВСКОГО ТРАМВАЯ

Москва - 1999

В 1935 г. на СВАРЗе началось изготовление двух первых опытных четырехосных моторных вагонов обтекаемой формы, которые стали затем называться «голубыми вагонами». Предполагалось строить их корпуса из легких сплавов, оборудовать салон мягкими диванами, электрической сигнализацией для отправления и остановки вагона, пневматическими дверьми:

*«Это будет совершенно необычный двухвагонный трамвайный поезд. Он строится на СВАРЗ и должен быть готов к XVIII годовщине Октября. Кузовам вагона придана обтекаемая форма. Подножки и поручни находятся в особых углублениях, которые закрываются механически действующими дверьми.*

*Но вот вы вошли в вагон. В задней его половине поставлены продольные мягкие диваны, а впереди — поперечные. Это сделано для того, чтобы пассажиры, едущие на близкое расстояние, не толпились впереди, а выходили через двери, находящиеся в середине вагона.*

*Остановка. Все пассажиры вошли в вагон. Кондуктор нажимает кнопку сигнала отправления. Но поезд отправится только тогда, когда такой же сигнал будет получен вагоновожатым из прицепного вагона.*

*Для уменьшения шума применяются резиновые прокладки между тележкой и кузовом вагона.*

*Составление рабочих чертежей этого трамвайного поезда почти закончено. Часть их передана в цехи, в которых уже идет изготовление отдельных деталей. С 1 июля на заводе начинается закладка рамы кузова. Электрооборудование для поезда делает завод «Динамо» им. Кирова». («Рабочая Москва», 1935, 30 июня)*





*Опытный «голубой» вагон СВАРЗ (№1001) следует по маршруту №40 на пл.Свердлова (Театральной); 1940 г.*



*Опытный «голубой» вагон (№1003) у ворот завода СВАРЗ; 1936 г.*

Новые «голубые вагоны» были рассчитаны на 53 сидячих места в моторном (57 — в прицепном) и 72 стоячих пассажира, длина вагона предполагалась 15100 мм, ширина — 2500 мм. Каждый вагон (моторный и прицепной) оборудовался 4 моторами общей мощностью 200 кВт. Максимальная скорость движения предусматривалась 50 км в час (внутри города — 35 км в час). Проект вагона был составлен техническим отделом СВАРЗ под руководством инженеров Строганова, Белкина и Малинина.



Постройка двух опытных вагонов № 1001 и 1002 на СВАРЗе была закончена к ноябрьским праздникам 1935 г.:

*«У выходных ворот вагонного цеха СВАРЗ стоят два блестящих краской трамвайных вагонов. Это новый образцовый трамвайный поезд, построенный на заводе. Идут последние приготовления к первому пробному рейсу.*

*Оба вагона трамвайного поезда моторные и их кузова обтекаемой формы. Большие окна, мягкие сиденья, электропечи для отопления вагонов, красивое электрическое освещение — все это создает большие удобства для пассажиров.*

*В каждом вагоне 4 двери, одна из них входная (двухстворчатая), а остальные — выходные. Все двери закрываются автоматически. Делает это кондуктор, поворачивая ручку на специальном пульте. На этом же пульте расположены сигнальные кнопки отправления и экстренного торможения.*

*Верх вагона окрашен в светлосерый цвет, а низ — в голубой. Длина каждого вагона — 15 м (вместо 12 м у существующего четырехосного моторного). В вагоне 53 места для сидения.*

*4 ноября завод СВАРЗ посетили тт. Хрущев и Булганин. Они осматривали вагоны нового образцового поезда». («Рабочая Москва», 1935, 11 ноября)*

Пробная обкатка голубого поезда состоялась через несколько дней на Садовом кольце, а затем он стал ходить на 34-м маршруте. Однако из-за конструктивных недостатков электрооборудования вскоре был снят с линии и направлен на завод «Динамо», где они были исправлены в течение зимы-весны 1936 г. 1 мая 1936 г. этот поезд вновь вышел на 34-й маршрут. В октябре 1936 г. СВАРЗ закончил изготовление еще двух таких вагонов, и второй голубой поезд в начале ноября 1936 г. вышел на тот же 34-й маршрут. Таким образом, в конце 1936 г. по этому маршруту курсировали два голубых трамвайных состава №№ 1001—1002 и 1003—1004. Эти поезда в конце 1930-х гг. курсировали также по 40-му маршруту. Голубые вагоны были списаны с инвентаря (переведены в неэксплуатируемый инвентарь) в 1942 г.