**05-041 М-36 "Голубой вагон" 4-дверный 4-осный моторный трамвайный вагон, мест: сидящих 53, всего 170, с ведомым вагоном 259, масса 27 т, ДТК-250 4х55 кВт, до 50 км/час, опытные по 2 экз. головных и ведомых, СВАРЗ г. Москва, 1935-36 г.**



Судя по нижеприведенным высказываниям по вопросу наименования прототипа этой модели, оно документально присвоено не было, поэтому применим вполне логичное наименование М-36, принятое на уважаемом *transphoto.org*. Иногда встречается наименование М-38 опытный, что в исторической перспективе тоже логично.

*Selma 13.04.2015. transphoto.org*,

Цитата (Ааре Оландер, 28.08.2009): «Например в годовом отчете Московского трамвая за 1939 год эти вагоны названы "Голубыми завода СВАРЗ". М-38 там же названы "голубыми Мытищинского завода", а КМ - "Старыми зелеными 4-осниками».

Например в годовом отчете за 1939 год (стр. 1) эти вагоны названы "новые 4-осные (голубые вагоны) Мытищинского з-да типа М-38" и не более. Вагоны КМ - "4-осн. стар. тип", в таблице стоит прочерк. Вагоны завода СВАРЗ упомянуты в отчете за 1942 г. (стр. 2) "Неэксплоатационных 4-осных моторных вагона типа СВРЗ № 1001 и № 1002" (орфография сохранена).

*Главный инженер службы подвижного состава «Мострамвайтреста» в газете «Кировец» 8 июня 1940 г.:*

«Голубыми» вагонами в Москве принято называть моторные трамвайные вагоны типа 38 года, несмотря на то, что большинство из них зелёные. Мострамвайтрест называет их вагонами М-38 (моторные 38-го года). М-38 возник как «голубой» вагон. Это наименование употреблялось как на заводах-изготовителях («Динамо» и Мытищинский вагоностроительный), так поначалу и московскими эксплуатационниками. Наименование М-38 в 1938 и 1939 г. в широком обиходе московских транспортников не употреблялось. Интересно, что наименование «М-36», которое на слуху в последние годы, и применяется к 4-м опытным вагонам завода СВАРЗ, вряд ли имеет какой-то смысл хотя бы потому, что два первых вагона выпущены СВАРЗом ещё в 1935 году, а не в 1936-м.

**Изготовитель:** Сокольнический вагоноремонтный завод им. Л.М. Кагановича (СВАРЗ), Москва.

*Из книги С.А. Тархова "100 лет Московскому трамваю".*

… на СВАРЗе началось проектирование и изготовление двух первых опытных 4-осных моторных вагонов обтекаемой формы. Эти вагоны получили название "голубых вагонов". Это красивое определение, данное трамвайному вагону поэтом В.И. Лебедевым-Кумачом, стало воплощаться в жизнь.

*30 июня 1935 г. газета "Рабочая Москва"* пишет: "Это будет совершенно необычный 2-вагонный трамвайный поезд. Он строится на СВАРЗе и должен быть готов к XVIII годовщине Октября. Кузову 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 кузовом вагона и тележкой.

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."

Новые "голубые вагоны" обладали большей вместимостью - 125 чел. в моторном и 129 в прицепном, длина вагона - 15100 мм, ширина 2500 мм. Максимальная скорость движения составляла 50 км/час. И головной, и прицепной вагоны оборудовались 4 тяговыми двигателями мощностью 50 кВт каждый. Поезд был спроектирован конструкторским бюро СВАРЗа под руководством инженеров Строганова, Малинина, Белкина. Два опытных вагона были изготовлены к ноябрьским праздникам 1935 г.

*Газета "Рабочая Москва" 11 ноября 1935 г.* отмечает: "У выходных ворот вагонного цеха СВАРЗ стоят два блестящих краской трамвайных вагона. 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 сидения, 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 светло-серый цвет, а низ - в голубой. Длина 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."

Эти вагоны были пущены в опытную эксплуатацию. Опытная эксплуатация выявила многие конструктивные недостатки как электрооборудования, так и ходовых частей. Электрооборудование было вскоре отправлено на завод "Динамо" для доработки, а тележку дорабатывали сами сварзовцы. Опытные "голубые вагоны" помогли во многом в разработке к выпуске вагонов серии М-38, выпущенных перед войной Мытищинским заводом.

**Новый трамвай**, *«Техника - молодёжи» №11 за 1935 г.*

Московский завод СВАРЗ выпускает новый тип двух вагонного •трамвайного поезда, имеющего

8 электромоторов (по четыре на каждом). Длина вагона — 15 метров (вместо 12 метров у ныне существующих), ширина — 2,55 метра, т. е. на 300 миллиметров шире обычного вагона. Каждый вагон имеет -пять дверей, расположенных только справа. Из них 4 узких для выхода и одна широкая на заднем конце вагона- для входа. Двери закрываются автоматически, причем так, что снаружи не видно ни подножек, ни поручен. Такая установка предотвратит возможность вскакивания в вагон на ходу. Места для сидения в новом вагоне мягкие, их в поезде всего 110. Первая половина вагона имеет узкий проход между поперечно расположенными диванами и предназначена для пассажиров «дальнего следования». Во второй половине два дивана

расположены по бокам, — это создает широкий проход. Управление вагоном— рычажное, как у автомобиля. Применена электрическая «независимая» сигнализация, т. е. сигналы из первого и второго вагонов подаются независимо один от другого непосредственно вожатому, но вожатый получает только один сигнал и лишь после того, как оба сигнала будут даны из обоих вагонов. Для борьбы с шумом полускаты снабжены резиновой прокладкой, изолирующей шум. Также и остальные металлические части изолированы прокладками и оклеены парусиной.

*Из статьи О. Курихина и В. Розалиева «Голубой вагон», журнал «Техника - молодёжи» №4 за 2006 г.*

Многим градостроителям 1920-30-х г. казалось, что дни трамвая сочтены. Для пуска автобуса не требовалось прокладывать контактную сеть, а троллейбуса — рельсы. К тому же, открывающееся вскоре метро должно было решить многие транспортные проблемы. Специалисты знали о недостатках трамвая: больших капиталовложениях в строительство, трудностях ремонта, шуме при движении и пр. Трамваи убирали с улиц Парижа, Лондона и других западных городов. А в США 25 американских компаний объединили усилия для конкуренции с автомобильным транспортом и создали новый трамвайный вагон типа РСС, "Presidents Conference Coммitee Car", облегченной конструкции, легко разгонявшийся до 80 км/ч.  
 Наши специалисты старались не отставать. Следуя их примеру, в 1934 г. на столичном заводе «Динамо» с участием инженера Х.Я. Быстрицкого спроектировали комплект электроаппаратуры и новый тяговый трамвайный электродвигатель ДТК-50 мощностью 55 кВт. К 1 мая 1935 г. на Сокольническом вагоноремонтном заводе (СВАРЗ) под руководством В. И. Строганова был выполнен проект нового трамвая, к октябрю его уже построили. В ночь на 16 ноября трамвай впервые обкатали на московских улицах. Сразу же и с некоторыми улучшениями начали делать второй экземпляр.   
 Новый трамвай оказался комфортабельным: с мягкими сидениями, расположенными поперечно и продольно, 53 - в головном вагоне, 57 - в ведомом, двери - с пневмоприводом, тележки - с шумопоглощающими резиновыми прокладками, салон - с электрообогревом и никелированными деталями снаружи и внутри. На тележках спереди закрепили особые башмаки, чтобы сталкивать с путей предметы. Кузов - цельнометаллический обтекаемой формы, по дизайну - сигарообразный, как американский РСС.  
 Чтобы выполнить главную задачу - достижение высокой динамики: быстрого разгона и замедления, спроектировали новый 9-позиционный барабанный контроллер с электромагнитными вторичными контакторами. Эту систему управления назвали косвенной или контакторной, а позднее - «реостатно-контакторной системой управления» (РКСУ). Один из контакторов, с усиленной системой искрогашения, использовали в качестве линейного, более надежного, чем главный автомат и предохранители. Благодаря новым двигателю и контроллеру, можно было достичь ускорения 0,9 м/с, а электрическое торможение с рекуперацией способствовало экономии потребляемой энергии: подстанции могли обслуживать большее число трамваев, при этом на 75% снизился износ тормозных колодок и бандажей колес. Трамвайный поезд из двух моторных вагонов работал по «системе многих единиц», В ведомом вагоне напряжение сети снималось собственным токоприемником, и из головного вагона подавались сигналы управления контакторами, которыми управлял контроллер головного вагона. В двух новых 15-метровых вагонах {головном и ведомом) умещалось 259 пассажиров, что на 20% превышало вместимость 3-вагонного трамвайного поезда старой конструкции. Новые трамваи по серо-голубой окраске первых образцов стали называть «голубыми вагонами».  
 Строить серийно столь сложные трамваи СВАРЗ оказался не в состоянии. Руководство Мострамвайтреста и Главтрансмаша в течение двух лет вело переписку о начале серийного выпуска этих трамваев для нужд Москвы. Договорились лишь к концу 1937 г, когда Мытищинскому вагоностроительному заводу (МВЗ) поручили построить 100 новых "голубых трамваев".

С декабря 1937 г. по февраль 1938 г на МВЗ выполнили рабочие чертежи серийного «голубого трамвая». Новинка стала не столь обтекаемой. Применили не четыре, а три двери, и РКСУ. В салоне лампы закрыли плафонами, убрали продольные лавки, разместив 46 сидений. Кузов сделали стальным. По интерьеру он напоминал вагон метро типа «Г»: потолок из светло-матовых панелей, полированные стены, никелированная арматура, ксилолитовый пол, резиновые дорожки. Тележки закрыли фальшбортами. На крыше разместили пантографный токоприемник. Но к 1959 году пантографы на М-38 заменили устаревшей дугой, подрезиненные колеса - цельными. Военное время заставило отказаться от более современных, но более хрупких конструкций. Хотя масса нового трамвая не превышала 22,6 т по сравнению с 16-тонным «американцем» РСС «голубые вагоны» были тяжеловаты.

Первый «голубой трамвай» с МВЗ поступил в депо им. Баумана на Сельскохозяйственной ул. 17 ноября 1938 г, 1000-километровый пробег закончили к 27 декабря 1938 г. с хорошими результатами. В январе 1939 г. пустили в пассажирскую эксплуатацию, обозначив М-38 (моторные 1938 г., другая версия: "М" от слова "московский тип"). Со временем также стали обозначать и опытные вагоны, сделанные на СВАРЗе. Основным новшеством трамвая М-38 стал разработанный заново заводом «Динамо» тяговый электродвигатель ДК-251, оказавшийся на 250 кг легче ДТК-50.

Недостатком трамвая М-38 оказалось отсутствие защиты от повышения напряжения при рекуперативном торможении, из-за которого перегорали лампы, портилось электрооборудование, возгорался распределительный щит. В декабре 1939 г. из 43 вагонов 34 стояли с неисправными двигателями. Ненадежный пантографный токоприемник пришлось заменить дуговым.

Вагоны М-38 оказались последними трамваями, изготовленными на МВЗ. Там их сделали 60, и еще 4 — на СВАРЗе. Опытные М-38 после войны работали до 1964 г. в Ярославле, а серийные — до 1970 г. в Москве, кроме одного, отправленного в 1948 г. в г. Сталинск. В1930 г. похожие по дизайну 4-осные трамваи строили в Ленинграде (ЛМ-36) и Киеве (КТЦ).

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Фото | № | Постр. | Депо/Парк | С... | По... | Примечание |
| [http://transphoto.ru/photo/02/18/29/218296_s.jpg](http://transphoto.ru/photo/218296/) | [1001](http://transphoto.ru/vehicle/113536/#n109390) | 11.1935 | (прочее до 1994) | 11.1935 | 1948 | С 1948 — Ярославль, 31 |
|  | [1002](http://transphoto.ru/vehicle/163561/#n167406) | 11.1935 | (прочее до 1994) | 11.1935 | 1948 | С 1948 — Ярославль, 32 |
| [http://transphoto.ru/photo/03/97/00/397004_s.jpg](http://transphoto.ru/photo/397004/) | [1003](http://transphoto.ru/vehicle/163562/#n167407) | 04.1936 | (прочее до 1994) | 1936 | 1948 | С 1948 — Ярославль, 33 |
|  | [1004](http://transphoto.ru/vehicle/163563/#n167408) | 04.1936 | (прочее до 1994) | 1936 | 1948 | С 1948 — Ярославль, 34 |

[Москва, М-36 № 1001](http://transphoto.ru/vehicle/113536/#n109390)

|  |  |
| --- | --- |
| Депо/Парк: | [Трамваи до 1994 года — прочее](http://transphoto.ru/list.php?did=736) |
| Модель: | [М-36](http://transphoto.ru/model/1927/) |
| Построен: | 11.1935 |
| Текущее состояние: | Передан в другой город (1948) Списан |
| Назначение: | Пассажирский |
| Примечание: | С 1948 — Ярославль, 31 |
| Опытный вагон, построен на заводе СВАРЗ,  1936-1948 — эксплуатировался в ТД имени Артамонова | |

**М-38** Ярославль 4 экз.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Постр. | С... | По… | Примечание |
| [31](http://transphoto.ru/vehicle/113536/) | 11.1935 | 1948 | 1964 | До 1948 — Москва, 1001 |
| [32](http://transphoto.ru/vehicle/163561/) | 11.1935 | 1948 | 1964 | До 1948 — Москва, 1002 |
| [33](http://transphoto.ru/vehicle/163562/) | 04.1936 | 1948 | 1964 | До 1948 — Москва, 1003 |
| [34](http://transphoto.ru/vehicle/163563/) | 04.1936 | 1948 | 1964 | До 1948 — Москва, 1004 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Поставка** | **Списан** | **Депо** | **Назначение** |
| [31](http://tram.yarbus.ru/vehicle.php?vid=2903) | 1948 | < 1964 | Депо-3 | Пасс (мот.) |
| [32](http://tram.yarbus.ru/vehicle.php?vid=2904) | 1948 | < 1964 | Депо-3 | Пасс (мот.) |
| [33](http://tram.yarbus.ru/vehicle.php?vid=2905) | 1948 | < 1964 | Депо-3 | Пасс (мот.) |
| [34](http://tram.yarbus.ru/vehicle.php?vid=2906) | 1948 | < 1964 | Депо-3 | Пасс (мот.) |