

Научная жизнь

Academic Life

DOI: 10.31857/S020596060007335-0

ДЕНЬ МОСКОВСКОГО ТРАНСПОРТА 2019

СЕМЕНОВ Николай Михайлович — Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН; Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14.;
E-mail: attmg@mail.ru

13 июля 2019 г. российская столица в третий раз отметила День московского транспорта: городской праздник, учрежденный в память пуска 8 июля 1872 г. конки — рельсового вида общественного городского транспорта, трамвая на конной тяге¹. До сих пор именно данный вид городского транспорта в торжествах не участвовал, хотя сам праздник был учрежден именно в память появления на улицах Москвы первых трамваев. В этот раз упущение устранили, повторив масштабный парад, проведенный 20 апреля 2019 г. в ознаменование 120-летия начала перевода московских трамвайных линий на электрическую тягу.

Старейшим участником июльского парада стал воссозданный 20 лет назад на старинной конной тележке вагон московского трамвая № 35, базирующийся в настоящее время, как и многие другие трамваи прошлых лет, в депо им. Апакова. Этот музейный экспонат был доставлен на Чистопрудный бульвар к месту

статической демонстрации трамваев-участников парада, прицепленным к трамвайному вагону МТТА (бывший вагон «Татра Т-3», выпускавшийся в Чехословакии с 1960 по 1999 г., который после кардинальной модернизации получил новое обозначение), составлявшему до последнего времени основу трамвайного парка страны. По прибытии на бульвар в вагон конки запрягли четверку лошадей, с которыми он проехал завершающий отрезок пути.

Основная часть парада началась от депо им. Апакова, старейшего действующего предприятия городского электрического транспорта Москвы. Праздничную колонну составляли трамвай с трафаретом маршрута А, ходивший по Бульварному кольцу и составленный из вагонов Ф № 164 1908 года выпуска и Н № 1113 1909 г. в.; трамвай с трафаретом маршрута № 29 1930-х гг. с вагонами БФ № 932 1927 г. в. и С № 4360 (воссоздан в 2019 г.); трамвай с трафаретом маршрута № 41 1930-х гг. с вагонами КМ № 2170 1930 г. в. и КП № 2556 1932 г. в.; трамвай с трафаретом маршрута № 18 с вагоном МТВ-82

¹ См., например: *Тархов С. А.* Городской пассажирский транспорт Москвы: краткий исторический очерк к 125-летию возникновения. М.: [Б. и.], 1997.

№ 1278 1948 г. в. и другие трамвайные вагоны 1960–1990 гг.

Самые современные разработки были представлены четырехосным вагоном 71-911ЕМ «Львенок» и восьмиосным дважды шарнирно-сочлененным 71-933 «Лев». Далее были выставлены вагоны специального назначения, используемые для обслуживания московской трамвайной сети: вагон-вышка № 3075 для обслуживания контактной сети, изготовленный в конце 1940-х гг. из отслужившего к тому времени 40 лет на пассажирских маршрутах вагона типа Ф и остававшийся затем в эксплуатации еще 50 лет; вагон-рельсотранспортер РТ-3 № 3490, изготовленный в 1984 г. и представляющий собой специальный вагон разработки завода СВАРЗ с использованием агрегатов старых вагонов типа МТВ-82; двухосный вагон-путеуборщик ВТК-01 № 0415, изготовленный в середине 1980-х гг. не существующим ныне Безымянским ремонтным заводом в Самаре и до сих пор используемый. Эта внушительная трамвайная колонна проследовала современным маршрутом «А» от депо имени Апакова до Чистых прудов за 45 мин., где распределилась по обеим сторонам охватывающей бульвар рельсовой петли.

Вторая историко-техническая экспозиция из Музея московского транспорта и Музея ГАИ располагалась на проспекте Академика Сахарова. Она была немногим менее представительной, чем трамвайная, и несколько хаотичной. На демонстрационной площадке были выставлены городские

автобусы средней вместимости: ЗиС-8 1934 г.в. и ЗиС-155 1950 г.в.; ЦАРМ-Рица — туристский автобус с открытым кузовом, изготовленным в середине 1950-х гг. Центральными авторемонтными мастерскими Сочи; автобус РАФ-251 универсального назначения, выпускавшийся в Латвии в 1950-е гг. с использованием агрегатов широко распространенного в то время грузового автомобиля ГАЗ-51; АКЗ-1 — один из 50 автобусов, выпущенных к празднованию в 1947 г. 800-летия Москвы на шасси нового тогда отечественного грузового автомобиля ЗиС-150 с кузовом, аналогичным применявшемуся на не дошедших до нас автобусах ЗиС-16 конца 1930-х гг., и др. В экспозиции, представлявшей городские троллейбусы, можно было видеть МТВ-82Д № 1777 1954 г.в., который демонстрировался с табличками маршрута № 49 начала 1960-х гг.; ТГ-3 № 934 — один из достаточно многочисленных в Москве 1960–1980-х гг. грузовых дуобусов, созданных на заводе СВАРЗ, которые могли приводиться в движение бензиновым двигателем широко распространенного советского автомобиля ГАЗ-51, а при следовании по улицам с троллейбусной контактной сетью — электрооборудованием троллейбуса МТВ-82 через смонтированные на крыше токоприемники; ЗиУ-682В № 1152 — троллейбус большой вместимости середины 1970-х гг., который массово выпускался на протяжении рекордно долгого для мировой троллейбусной практики срока — с 1973 по 2015 г., выставленный с трафаретом до сих пор

обслуживающего москвичей троллейбусного маршрута № 6 «Кинотеатр “Нева” — Песчаная площадь». На проспекте Академика Сахарова также был представлен один из немногочисленных экскурсионных троллейбусов большой вместимости ТБЭС-ВСХВ № 421, изготовленных в 1956–1958 гг. на московском заводе СВАРЗ на базе МТБ-82Д, специально для курсирования по обширной территории Всесоюзной сельскохозяйственной выставки. По нашему мнению, гораздо логичнее было бы разместить этот троллейбус у Главного входа ВДНХ, капитально отреставрированного к празднованию 80-летия основания выставки и 65-летия ее восстановления после Великой Отечественной войны. К сожалению, при входе на ВДНХ развернули лишь небольшую экспозицию исторических легковых автомобилей, также предоставленных Музеем московского транспорта и Музеем ГАИ. Наибольшие интерес и ценность в экспозиции у ВДНХ

представлял «Москвич-2150» — прототип отечественного легкового автомобиля, сочетавшего высокую проходимость с комфортом для водителя и пассажиров, созданный в 1973 г. Он так и не был доведен до серийного производства, оставшись малоизвестным даже специалистам. Экспозиции на проспекте Академика Сахарова и у ВДНХ дополнялись образцами патрульных машин московской ГАИ, начиная с совсем миниатюрного и маломощного по сегодняшним меркам «Москвича-400» конца 1940-х гг.

Согласно сложившейся традиции в программу Дня московского транспорта были включены экскурсии на современные транспортные предприятия, проводившиеся небольшими группами по предварительной регистрации, выставка фотографий транспорта разных лет в парке «Зарядье», предоставленных Центральным государственным архивом г. Москвы, и ночной парад любителей велосипедного транспорта.