|  |
| --- |
| **РЕФЕРАТ** ***на тему***  ***«ИСТОРИЯ МОСКОВСКОГО ТРАМВАЯ»***  **ученицы 9 «В» класса**  **Селюх Анастасии** Москва 2000 |

Трамвай для многих москвичей отнюдь не только "средство городского рельсового транспорта", как его обозначает ведомственная терминология. Вагон на рельсах, увенчанный дугой, - целая эпоха в истории столицы, ее непременная визитная карточка на протяжении многих лет. В 60-х годах появилась и стала весьма популярна песенка с припевом: "Аннушка, Аннушка, ты моя старушка..." И сегодня московский трамвай, столько раз второпях списывавшийся, продолжает служить столице и не собирается покидать ее улицы в новом столетии.

С чего началась история московского трамвая? В 1841 году участников традиционного Новинского гулянья (в районе площади Восстания) забавляла невиданная прежде диковина - паровоз "Меркурий", перевозивший по рельсам на несколько десятков сажен коляски с пассажирами. Через три десятка лет на площадях и набережных возле Кремля и Китай-города открылась Политехническая выставка, приуроченная к 200-летию Петра I. Для того чтобы быстрее и с должным комфортом доставлять на выставку многочисленных гостей с Александровского (Белорусского) вокзала, военное ведомство в спешном порядке устроило линию городской конной железной дороги, принявшую первых пассажиров в начале лета 1872 года - как раз перед открытием выставки. После торжеств стальная колея продолжала служить городу. Вскоре рельсы пришли на улицы Арбат и Мясницкую (Кирова), опоясали старинные бульвары. Однако двум "лошадиным силам" становилось все труднее обслуживать растущий поток пассажиров. Десять лет спустя - в 1882 году - на Ходынском поле в Москве состоялась Всероссийская художественно-промышленная выставка. Ее гостям предоставили на собственном опыте сравнить три варианта передвижений по рельсовым линиям - на конной тяге, с помощью паровоза и на электротяге. 300-метровая линия немецкой фирмы "Сименс" пользовалась наибольшей популярностью: миниатюрный пассажирский вагон на электротяге перевозил за сутки до 800 пассажиров. Через четыре года в Москве появился паровой трамвай бельгийских предпринимателей. Легкий паровоз, "закамуфлированный" железным кожухом с несколькими вагончиками, курсировал от Бутырской заставы до Петровской земледельческой и лесной (Тимирязевской сельскохозяйственной) академии. Чуть позже такая же линия связала Калужскую заставу (ныне площадь Гагарина) с Воробьевыми (Ленинскими) горами. Однако городские власти не решились из-за пожароопасности использовать паровую тягу в гуще городских кварталов с их узенькими переулками и массой деревянных строений. Здесь по-прежнему властвовали извозчики. К концу девятнадцатого века некоторые российские города уже обзавелись собственным электрическим трамваем. В 1895 году Общество конных железных дорог предложило внедрить такое транспортное средство и в Москве, однако прошло еще три года, прежде чем приступили к делу.

25 марта (7 апреля) 1899 года возле специально построенного депо на Нижней Масловке состоялась торжественная церемония пуска столичного трамвая. Вагоны на электротяге курсировали от Бутырской заставы до нынешнего Старого Петровско-Разумовского проезда. Здания депо и силовой подстанции хорошо сохранились до сегодняшнего времени (Нижняя Масловка, 15), хотя давно уже не используются по прямому назначению. В будущем эти строения предполагается использовать для создания музея столичного транспорта. После нескольких месяцев успешной эксплуатации заокраинного участка электрический трамвай 8 августа 1899 года появился в центре Москвы - прежний маршрут был продлен по нынешним улицам Новослободской и улице Чехова до Страстной (Пушкинской) площади.

В первой половине нынешнего столетия трамвай становится основным транспортным средством Москвы. Трамвайные трассы пролегли вдоль стен Кремля, пересекли Красную площадь, нырнули в проем Триумфальных ворот Белорусского вокзала, взобрались на крутые откосы Сретенского холма и Таганской горы. Однако частное землевладение не позволило в полной мере использовать возможности трамвайной сети. В Москве даже не существовало единой схемы маршрутов. Общую трамвайно-транспортную систему удалось создать лишь в 1911 году, когда все участки трамвайной сети, принадлежавшие частным владельцам, были у них выкуплены городской думой.

Вскоре после революции, к 1923 году, была восстановлена сеть столичного трамвая вместе с деповскими сооружениями. Затем началось массовое строительство линий к рабочим слободкам: один из первых таких маршрутов - трасса к нынешним заводам "Динамо" и ЗИЛ. Первое трамвайное предприятие советской столицы Октябрьское депо - открылось к 10-летию Советской власти на том месте, где еще в 1913 году начали строить депо для намечавшейся линии метрополитена: Белорусский вокзал - Центр - Покровская (Абельмановская) застава. Но с началом первой мировой войны стройку законсервировали.

В двадцатых годах открылись крупные кольцевые трамвайные маршруты, охватывавшие многие районы города. К снискавшим популярность еще до революции "Аннушке" по Бульварному и "Букашке" по Садовому кольцу добавились трассы "В" и "Г", соединявшие восточные и западные московские предместья с центральными кварталами. Затем на короткое время эти маршруты объединили в грандиозное кольцо "Д", но вскоре разобщили вновь. На северо-востоке столицы образовалось самостоятельное Сокольническое кольцо (СК), которое, в конце концов, превратилось в единственный ныне кольцевой маршрут № 4.

В начале 30-х годов Москва начала стремительно раздвигать границы, население столицы быстро росло, и это заставило развивать автобусный и троллейбусный транспорт, строить метрополитен. Роль же трамвая в общем объеме перевозок пассажиров неуклонно снижалась. Реконструкция столицы была тесно связана с преобразованием всей московской дорожной сети. Проезжую часть улиц расширяли, прежде всего, за счет ликвидации трамвайных путей с заменой их автобусными и троллейбусными линиями. Впервые трамвайные рельсы были сняты в 1934 году с Арбата, а к началу Великой Отечественной войны их исчезновение с московских улиц приняло широкие масштабы. В конце концов, появились мнения о бесперспективности в целом трамвая для Москвы, хотя примерно тогда же при открытии Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ныне ВДНХ СССР) для ее посетителей была проложена специальная трамвайная линия, начинавшаяся у Трубной площади. По этой линии ходили новые комфортабельные, хорошо себя зарекомендовавшие вагоны.

В годы Великой Отечественной войны трамвайное движение в Москве фактически не знало перерывов. К вокзалам и предприятиям прокладывались ветки для движения грузовых вагонов, с успехом заменявшие необходимые фронту автомашины. В 1944 году новая линия значительной протяженности пришла в Тушино.

С завершением войны перед московским трамваем встала задача восстановления всего подвижного состава, реконструкции запущенного путевого хозяйства, расширения сети тяговых подстанций и производственной базы ремонта трамвайного хозяйства. В первые же дни после победы исполком Моссовета принял решение о снятии трамвайных путей со всех магистральных улиц в центре города, ибо развивающемуся городу трамвай все больше становится естественной помехой не только в организации движения, но и с точки зрения сохранности ветхих подземных сооружений заключенных под землю московских речек и ручьев, водопровода и канализации.

Война еще не закончилась, а в летний строительный сезон шел активный ремонт трамвайных путей. Основная задача, которая стояла перед московскими 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. Летом 1947 г. Тушинский авиазавод разработал новую модель вагона МТВ-82. 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.

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. 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.

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.

1950-й год стал годом больших снятий трамвайных линий на большинстве центральных улиц. 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.

По состоянию на 15 января 1951 г. в Москве действовал 51 маршрут трамвая.

Если 1950-й год проходил под знаком снятия путей, то в 1951 г. были построены сразу три новых линии

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.

Весной 1952 г. развернулось сооружение ветки из Перова Поля до станции Новогиреево. 16 августа 1952 г. открылось движение по новой линии вдоль Красноказарменной улицы от бывшего кольца "Лефортово" (Всесоюзный электротехнический институт) мимо здания Энергетического института с поворотом на Авиамоторную улицу у остановки "Новые дома" и выходом на шоссе Энтузиастов. Здесь стали курсировать вагоны маршрутов №№ 37 и 38. 5 декабря открылось движение трамвая от старого кольца "Новогиреево", которое стало называться "Перово Поле", по Свободному проспекту и 3-му проезду (ныне 3-й проспект) до пригородной платформы Горьковской железной дороги Новогиреево. Сюда был удлинен 34-й маршрут.

Всего в 1952 г. было проложено 24,9 км новых путей.

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.

Тем не менее, дискуссии о целесообразности трамвая в Москве продолжались вплоть до решения о его полной ликвидации к 90-м годам.

Новая эпоха в жизни испытанного транспортного средства столицы началась с прокладкой в 1980-1982 годах - после многолетнего перерыва - новой, современной линии в крупный жилой район Строгино. Летом 1983 года была утверждена программа строительства до 2010 года новых трамвайных трасс протяжением 300 километров, включая пять скоростных пригородных маршрутов и кольцо по уже сложившимся районам.

Вытесненный с центральных улиц трамвай, тем не менее, продолжал перевозить пассажиров там, где он остался: В 1964 г. роль трамвая в перевозках от станций метро внутрь новых жилых районов, которые строились в столице на всех окраинах, стала градостроителями пересматриваться. В этом году было решено значительно расширить сеть трамвайных линий и провести их в крупные жилые массивы, куда линии метро должны были прийти нескоро. И временно до их постройки, как многие считали, линии трамвая на обособленном полотне, а потому с достаточно большой скоростью движения вагонов, могут справляться с большими пассажиропотоками. Но в жизни ничего не бывает временного. Построенные по этим решениям линии трамвая успешно справляются со своей задачей до сих пор.

В первую очередь было намечено проложить такую линию на крайний север столицы - новый отдаленный жилой массив Медведково, который только начинал застраиваться; затем линию от Щукина в новый жилой массив Хорошево-Мневники (планировалось также построить линию скоростного трамвая из Красной Пресни в этот массив). Несколько позже было предложено провести такие же линии в новые жилые массивы Новогиреева, Тушина, внутрь Чертанова.13 июля 1966 г. открылось движение на новой линии в Новогирееве длиной 2,2 км от 3-го проспекта по Свободному проспекту до 52-го квартала (с 1970 г. эта конечная стала называться "ул. Молостовых"). Сюда был продлен маршрут № 2.

Так в 1965-66 гг. были выстроены три линии трамвая в новые жилые районы, и после этого стало ясно, что трамваю рано уходить на пенсию, и с его помощью можно решать задачи по доставке большого числа жителей из "спальных" районов к ближайшим станциям метро. За счёт новопостроенных линий протяжённость одиночного трамвайного пути в 1964-66гг. возросла с 448,2 км до 468,5 км.

В 1972-76 гг. было снято еще несколько трамвайных линий.

Шестидесятые годы были переломными в нашей стране. Не могло пройти это обстоятельство и московский трамвай. Технические руководители московского трамвая понимали, что трамвайный транспорт может ещё послужить и достаточно успешно конкурировать, если поменять качественно подвижной состав. В предвоенное время за границей, и, прежде всего в США, успешно эксплуатировался трамвайный вагон РСС. Вагон хорошо зарекомендовал себя, и в послевоенной Европе заводы Чехии освоили его выпуск.

В это же время ленинградские трамвайщики для себя спроектировали и выпустили трамвайный вагон ЛМ-57. На Урале начался выпуск трамвайных вагонов КТМ-2. Москва же оставалась без своего трамвая, т.к. трамвайный вагон МТВ-82 уже устарел, а завод СВАРЗ был занят выпуском троллейбусов и не мог заниматься изготовлением трамвайных вагонов. Выпуск же трамвайных вагонов РВЗ-6 был крайне мал и осваивался заводом РВЗ крайне медленно. Поэтому освоению эксплуатации чехословацких вагонов Т-2 было уделено особое внимание.

Успешная эксплуатация трамвайных вагонов Т-2 производства завода Татра-Смихов, полученных Москвой в 1959-62 гг., показала, что московские трамвайщики готовы к тому, чтобы активно заменять старый подвижной состав. Ведь многие вагоны Ф и БФ эксплуатировались почти 40 лет и устарели не только физически, но и совсем не отвечали требованиям сегодняшнего дня. Именно поэтому, практически специально для Москвы, а потом и для всего Советского Союза, завод фирмы ЧКД Татра-Смихов в 1963 г. приступил к выпуску трамвайных вагонов Т-3. Начиная с 1964 года, в Москву стало поступать по 50-100 трамвайных вагонов Т-3 ежегодно, которые активно заменяли пришедшие в негодность вагоны Ф, БФ, КМ и С, а спустя некоторое время и вагоны МТВ-82.

В 1976г. подвижной состав имел 856 вагонов Т-3, 331 - МТВ-82, 98 - Т-2 и 49 К-2. Таким образом, все старые довоенные вагоны московского трамвая были списаны в 1970-74 гг. и заменены на новые чешские модели.

Московские трамвайщики всегда считали одной из главных направлений своей деятельности внедрение нового, прогрессивного. В марте 1966 г. с Усть-Катавского вагоностроительного завода (УКВЗ) в Москву для испытаний прибыли отечественные четырехосные вагоны "Урал" (прототип будущего вагона КТМ-5) с тремя дверьми и пластмассовым кузовом. Они поступили в депо им. Апакова и стали испытываться на городских линиях в июле 1966 г. Их испытания были завершены в 1968 г., и после этого они были возвращены на завод для доработки. В апреле 1970 г. в то же депо поступил первый серийный образец вагона КТМ-5, который также проходил испытания на городских маршрутах, после этих испытаний вагон был принят межведомственной комиссией и стал выпускаться серийно, хотя еще много лет дорабатывалась его конструкция.

В январе 1967 г. в депо им. Апакова прибыл первый сочлененный шестиосный трамвай Татра К-2 длиной 20 м, рассчитанный на перевозку 220 пассажиров. В декабре 1969 г. первые 13 вагонов К-2 прибыли в депо им. Баумана и вышли на самый перегруженный 17-й маршрут (эксплуатировались они и на 5-м и 11-м маршрутах). В 1970 г. проводились эксплуатационные испытания поезда из двух К-2 по системе многих единиц.

В конце 1974 г. в Бауманское депо с Рижского вагоностроительного завода прибыли два экспериментальных образца четырехосного вагона РВЗ-7. Эти вагоны имели цельнометаллический сварной кузов, три двери и были рассчитаны на 125 пассажиров. Оба они испытывались на маршрутах Бауманского депо, начиная с января 1975 г. и до конца года, когда были переданы в Горький, где стали испытываться с февраля 1976 г.

В январе 1976 г. исполком Моссовета принял постановление "О проекте изменения трамвайной сети по этапам реконструкции города", в соответствии с которым намечалось снизить объем перевозок трамваем на 25% от существующего уровня. В нем утверждалось, что 40% линий серединной части города неэффективны, и по этой причине надлежало ликвидировать 35 км путей. Первой была закрыта стала линия по Самарскому и Капельскому переулкам, пути здесь были разобраны в сентябре 1976 г. В результате предыдущих снятий, имевших место в 1971-76 гг., общая протяжённость одиночного пути трамвайных линий уменьшилась, несмотря на постройку в 1965-73 гг. ряда новых линий, с 471,8 км (в т.ч. 417,1 км пассажирских) в конце 1970г. до 455,4 км (403,8 км пассажирских) в 1977г., а доля трамвая в общегородских перевозках городского транспорта снизилась с 16,2% в 1966 г. до 13,7% в 1970 г. и до 11,3% в 1976 г.

Несмотря на это постановление, в конце 1970-х и начале 1980-х гг. было прекращено движение трамваев только по одному участку - по улице Школьной в связи с реконструкцией Тулинской улицы и застройкой ее большими новыми домами. Вагоны второго маршрута перестали курсировать здесь 4 августа 1980 г.

В феврале 1981 г. исполком Моссовета принял постановление "О состоянии и мерах по улучшению и содержанию трамвайных путей в г. Москве", в котором основное внимание было обращено на необходимость проведения капитального ремонта наиболее изношенных трамвайных путей и улучшения их содержания. В соответствии с ним было намечено в 1981-85 гг. капитально отремонтировать 123 км путей. Одновременно было решено проложить новую трамвайную линию длиной 13,6 км в жилой массив Строгино, в который, не планировалось прокладывать линию метро.

Так еще один большой массив на городской окраине получил надежную трамвайную связь со станцией метро. Трамвай показал на третьем примере (после Медведкова и Чертанова) свои возможности в решении транспортных проблем новых городских окраин.

Окрылённые положительными результатами эксплуатации трех экспрессных линий трамвая в отдалённые жилые массивы, градостроители и архитекторы Москвы в 1983 г. задумали расширить сеть трамвайных линий во все новостроящиеся отдаленные жилые массивы города. При этом учитывался опыт Ленинграда, где трамвайные линии строились одновременно с застройкой микрорайонов, и таким образом задолго до прокладки туда линий метрополитена рельсовый электротранспорт соединял их с центром и ближайшими станциями метро. Там в 1970-80-е годы было проложено много новых линий трамвая и построено новое трамвайное депо на Гражданке. Таким образом, трамвай являлся надежным заменителем будущего метрополитена.

29 июля 1983 г. исполком Моссовета принял постановление "О развитии трамвая в г. Москве", в котором намечалось построить несколько периферийных новых линий трамвая на обособленном полотне. На более отдалённую перспективу намечалось строительство вылетных линий скоростного трамвая от ул. академика Янгеля в новый микрорайон Бутово, а также в проектировавшиеся застройкой микрорайоны Косино-Жулебино, Новые Химки и Митино.

К сожалению, ни одного из этих проектов реализовать не удалось, и многие окраинные районы до сих пор испытывают острую проблему надежного и регулярного сообщения с ближайшими станциями метро. Этому мешало постановление Мосгорисполкома о трамвае, принятое в октябре 1988 г., и экономический кризис начала 90-х годов.

В 1985-87 гг. трамвайная сеть вновь значительно сократилась, что было связано с осуществлением новых градостроительных планов. Трамвай, например, помешал прокладке третьего транспортного кольца в Лефортове; в районе автозавода было решено устроить пешеходную улицу и т.д. В августе 1985 г. было прекращено движение вагонов по небольшому участку трамвайной линии по 1-му Краснокурсантскому проезду в Лефортове из-за строительства жилого дома. С 21 мая 1986 г. в связи с началом строительства третьего транспортного кольца (реконструкция Госпитального моста) было прекращено движение трамваев маршрутов № 43 и 50.

Средний выпуск на линию в 1989 г. составлял 1012 вагонов, средняя эксплуатационная скорость движения - 14,45 км в час. В конце 1989 г. общая протяженность одиночного трамвайного пути составляла 458.55 км, в т.ч. пассажирских - 407,73 км, деповских и заводских - 47,44 км, грузовых - 3,38 км.

С 1976 г. по 1981 г. структура пассажирского подвижного состава оставалась все еще разнородной по своему составу: еще эксплуатировались вагоны МТВ-82 выпуска 1948-1952 гг., а также модель чешского трамвая Т-2, оказались неудачными в эксплуатации сочлененные вагоны К-2: они имели некоторые неисправимые дефекты. Эти вагоны проходили по московским улицам только 13 лет, и все были списаны в 1981 г. В этом году были списаны также и все вагоны МТВ-82 и Т-2, в результате чего с 1981 г. подвижной состав московского трамвая был унифицирован на одной модели Татра-3. Различия этой модели заключались в количестве дверей: сначала поступали только двухдверные вагоны, с 1978 г. - трёхдверные. Последняя партия Т-3 прибыла в Москву в марте 1988 г.

В сентябре 1987 г. на экскурсионный маршрут по трассе "Аннушки" (по Бульварному кольцу и Замоскворечью) вышел отреставрированный четырехосный вагон КМ № 2170. Он был восстановлен в депо им. Апакова и курсировал в летний сезон 1988 г.

В июне 1989 г. в Апаковское депо для испытаний прибыл из Чехословакии трехсекционный сочленённый трамвай Татра КТ-805.Он имел две кабины управления - в голове и хвосте поезда, был рассчитан на 350 пассажиров, пять дверей с каждой стороны и мог ходить челноком. Этот "тянитолкай" ходил осенью 1989 г. по маршруту № 1, а в мае 1990 г. был отправлен в Волгоград для испытаний на линии скоростного трамвая.

С 1 сентября 1987 г. трамвай, как и остальные виды наземного городского пассажирского транспорта, был переведен на бескассовый метод оплаты проезда (талоны с их компостированием, все кассы из вагонов были сняты).

В связи с развитием сети линий метрополитена (пуском во второй половине 70-тых годов Медведковского и Калининского радиусов) объем перевозки пассажиров на трамвае (на этих направлениях он был до этого главным видом транспорта) резко сократился, он вновь стал увеличиваться с 1985 г. и рос вплоть до 1990 г., хотя новых линий в это время построено не было (самая последняя новая линия была введена в сентябре 1982 г. в Строгине). Доля трамвая в общегородских перевозках на общественном транспорте продолжала медленно снижаться - с 11,3% в 1976 г. до 9,6% в 1980 г. и 8,8% в 1989 г.

Трамвай, хоть и потеснился и уступил на основных направлениях место метрополитену и троллейбусу, продолжал осуществлять перевозки пассажиров в некоторые периферийные жилые массивы столицы: Чертаново, Строгино, Тушино-Братеево, Хорошево-Мневники, Медведково, Сокольники, Измайлово, Новогиреево и Перово, Черёмушки и Юго-Запад.

Поставки чешских вагонов прекратились из-за отсутствия средств на их покупку в марте 1988 г. (не считая экспериментальных образцов), и перед столичным трамваем встала остро проблема замены старых вагонов. Единственным выходом из возникшей ситуации стало приобретение новых отечественных трамвайных вагонов не столь хорошего качества, каким обладали чешские вагоны (эти вагоны были достаточно надежными в эксплуатации, относительно долговечными и комфортабельными). Выпуск новой модели четырехосного моторного трамвая в это время освоил Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ), расположенный на Урале (в Челябинской области). Поэтому для пробы в начале 1990 г. для Москвы были заказаны первые 4 вагона этой модели (71-608 - для простоты ее называют еще КТМ-8, т.е.8-я модель Катавского трамвая). Первые два трамвая прибыли с УКВЗ в конце мая 1990 г.

В 1992 г. уральские вагоны КТМ 71-608К ходили на 13, 24, 36 маршрутах (на 36-м маршруте - один поезд из двух вагонов по системе многих единиц).

В 1993 г. в депо им. Баумана был восстановлен старый двухосный моторный вагон типа Ф (фонарный).

В ноябре 1993 г. в Краснопресненское депо поступили 4 серийных вагона Т7-В5, которые стали эксплуатироваться на 21 и 28 маршрутах.

Весной 1994 г. УКВЗ начал сборку новой модели вагона КТМ 71-608КМ (индекс "М" - означал "московский") с обуженной базой, предназначенную специально для московских габаритов.

14 сентября 1994 г: все вагоны московского трамвая были перенумерованы: первая цифра означает номер парка (1 - Апакова, 2 - Баумана, 3 - Краснопресненское, 4 - Октябрьское, 5 - Русакова), вторая и последняя цифры определяют тип (марку) подвижного состава.

В 1991-96 гг. в связи с уменьшением числа вагонов, большими работами по реконструкции путевого хозяйства, значительным увеличением числа льготных пассажиров, пользовавшихся правом бесплатного проезда, объем пассажирских перевозок на трамвае сократился. Также уменьшился и выпуск вагонов на линию: с 948 в среднем за рабочий день в1990 г. до 560 в 1993 г., затем он несколько увеличится до 630 в 1994 г. и 717 в 1995 г. Средняя эксплуатационная скорость движения вагонов также сначала несколько снизилась (с 14,55 км в час в 1990 г. до 13,98 км в час в 1994 г.). но уже благодаря завершению программы реконструкции путей в 1995 г. вновь увеличилась до 14,33 км в час.

Во время проведения капитального ремонта путей линии для пассажирского движения закрывались, и многие маршруты не раз меняли свои направления. Такая же ситуация имела место и в 1994г. и 1995г. В 1994г. имелось 454,7 км эксплуатационных путей, в т.ч. технологических 50,87 км и пассажирских - 403,8 км.

Принято решение о снятии трамвайных путей по проспекту Мира и организации трамвайного движения по Трифоновской ул. с поворотом на ул.Гиляровского.

В начале 1996 г. общая протяженность эксплуатационных трамвайных путей составляла 452,21 км, в т.ч. пассажирских - 401,21 км, деповских - 47,57 км, грузовых - 3,43км. Действовали 36 трамвайных маршрутов общей длиной 410,5 км.

В феврале 1996 г. комплексной программой департамента транспорта и связи по подготовке к 850-летию основания Москвы было предусмотрено поставить в Москву с УКВЗ 50 новых вагонов в 1996 г. и 50-в 1997 г. В течение 1996 г. московский трамвай получил всю заказанную партию, а в ноябре 1996 г. - два новых опытных вагона 71-616, построенных совместно фирмами "Сименс", "Дюваг", "Динамо" и УКВЗ. Вагон четырехосный, вес - 19600 кг, 4 двери с электроприводом, вмещает 137 пассажиров (105 стоячих и 32 сидячих). Максимальная скорость - 75 км в час.

Эти вагоны нового поколения, возможно, в будущем начнут поступать в Москву и заменять старые изношенные "Татры". Пока же продолжается процесс перехода подвижного состава на новую модель КТМ 71-608КМ. Через несколько лет все старые "Татры" исчезнут с московских улиц. Завершается также полная смена рельс и оснований на большинстве линий трамвайной сети. Так, несмотря на экономический кризис, который лихорадил экономику страны и города последние годы, московский трамвай в 1990-96 гг. почти полностью обновился.

У трамвая - старожила московских улиц, считавшегося до недавнего времени "допотопным" видом транспорта, - открылось второе дыхание, и появились перспективы не только сохранения и обновления, но и дальнейшего развития. Ведь почти во всех странах Европы (Англии, Франции, Германии, Испании, Швейцарии, Голландии, Дании), во многих странах Азии, в Австралии, а также в США сейчас началось сооружение новых трамвайных хозяйств - строятся линии на обособленном полотне со скоростным движением, центральные улицы городов закрываются для автомобильного транспорта и по ним пускаются современные низкопольные трамвайные вагоны, обладающие большей провозной способностью и скоростью, чем подвижной состав других видов наземного пассажирского транспорта. И не 5%, а значительно больше мог бы перевозить трамвай, имеющий на своем вооружении современный подвижной состав, хорошие пути, развитое энергохозяйство и надежных работников-трамвайщиков. Начиная 100 лет назад свою историю с вагонов, произведенных совместной немецко-русской фирмой "Сименс", московский трамвай подходит к своему столетию с совершенно новым типом вагонов, которые также созданы совместно русскими и немецкими фирмами, в т.ч. той же "Сименс". История как бы повторяется. Возможно, что не только в Европе и Америке, но и в Москве трамвай переживет эру возрождения и бурного развития.

В конце 1998 г. и начале 1999 г. семейство трамвайных вагонов в Москве пополнилось ещё двумя опытными вагонами. Один из них - вагон модели 71-619 производства Усть-Катавского вагоностроительного завода. Этот вагон изготовлен отечественной промышленностью. Второй вагон - типа ЛТ-10 производства Луганского тепловозного завода на Украине.

Встречая 100-летний юбилей электрического транспорта в столице, трамвай имеет все шансы возродиться в ближайшем будущем. А любовь москвичей 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!