

ДЕПАРТАМЕНТ ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ ГОРОДА МОСКВЫ  
Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение  
города Москвы  
«Школа № 1208 имени Героя Советского Союза М.С. Шумилова»  
(ГБОУ Школа №1208)

ул. Зеленодольская, д.33, корп.3. Москва, 109443  
Телефон / факс: 8-499-172-78-49      E-mail: [1208@edu.mos.ru](mailto:1208@edu.mos.ru)      <http://www.sch1208uv.mskobr.ru>

ОКПО 26139698, ОГРН 5137746208518, ИНН/КПП 7721816905/772101001

---

Наименование области знаний: История.

Исследовательская работа (проект)

Тема: Общественный транспорт Москвы во время Великой Отечественной  
войны

Автор(ы) работы:  
**Щ. Михаил Андреевич**  
ученик 8 "П" класса

Руководитель:  
Капитонова Ольга Юрьевна, учитель истории.

г. Москва  
2019 г.

## Содержание

I. Введение.....	3
II. Начало войны.....	4
1. Московское метро во время Великой Отечественной войны.....	4
2. Использование наземного общественного транспорта в военное время....	4
3. Возращение к мирной жизни.....	6
III. Общественный транспорт после войны.....	7
1. Строительство новых убежищ.....	7
2. Автобусы – санитары.....	8
IV. Заключение.....	9
V. Источники информации.....	10
VI. Приложение.....	11

## **Введение:**

В этом году наша страна празднует 75-ти летнюю годовщину со дня окончания страшной войны. И связи с таким знаменательным событием я сделал индивидуальный проект на тему: **Общественный транспорт Москвы во время ВОВ.**

Я выбрал эту тему, посчитав, что она будет интересна и полезна для меня и моих сверстников, ведь не все знают, что происходило с общественным транспортом: трамваями, метро, автобусами и троллейбусами в Москве в суровые и жестокие для страны времена. В первую очередь я хотел напомнить о подвигах наших предков, ведь надо высказать уважение к тем, кто жертвовал своей жизнью для того, чтобы спасти страну, ведь с каждым поколением все чаще забывают о подвигах наших прадедов и прабабушек, а это очень важно помнить. Мне захотелось заняться данным проектом, чтобы показать, как мирное население и транспорт жили в эти годы.

Цель проекта

- Показать роль общественного транспорта Москвы во время ВОВ.

Задачи

- Собрать материал по теме

-Подготовить презентацию о том, как работал общественный транспорт Москвы во время войны.

- Разработать и провести викторину "Своя игра".

Мою работу можно использовать, как ознакомительный материал для изучения истории войны и истории Москвы. Может быть, слушатели благодаря данной работе начнут интересоваться историей нашего города или изучать события ВОВ.

Актуальность темы состоит в том, что ни одно поколение жителей нашей страны не должно забывать о подвигах наших предков. В современном мире, когда историю войны искажают и представляют неправильно, особенно важно знать, как было на самом деле.

## **Начало войны.**

Начну с предыстории: 22 Июня 1941 года в 4 утра фашистская армия пересекла границы СССР и начала первую бомбежку. И за недолгие 3 месяца, уже в начале октября фашисты были в сорока километрах от Москвы. Началась внеплановое переоборудование станций метро, как убежище для спасающих от бом жителей.

## **Московское метро во время Великой Отечественной войны.**

Сразу же после начала войны начались работы по переоборудованию станций и тоннелей дополнительными системами газозащиты и водоснабжения. Стоит сказать, что до самого конца использования метро, как бомбоубежища, создание данных систем и их проложение так и не были закончены.

К удобным и безопасным помещениям сразу же стали присматриваться разные государственные структуры. К июлю Генштаб забрал в собственное пользование помещения на «Белорусской» и по ночам работники перемещались туда. Связь обеспечивал поезд, стоящий в станционных тупиках. Причем станция в итоге была разделена на два сектора, один из которых занял Генштаб, а второй был выделен под бомбоубежище для простого народа, спасающегося от смерти, но в итоге Государственный Комитет Обороны перебрался на полностью изолированную, обеспеченную отдельными входами на станцию «Кировская», сейчас называющуюся «Чистые пруды». Деревянными щитами пути были отгорожены от тоннелей, поезда проходили станцию без остановки.<sup>1</sup> Ближе к Октябрю выпуск составов сокращался в итоге по линиям ходили составы, состоящие из всего лишь 3-х вагонов. Времени на ремонт тоннелей не было и 16 октября метро было закрыто, но 17 числа оно снова заработало и с тех пор Московское метро ни разу закрывалось полностью.<sup>2</sup> Когда начали бомбить район около станций метро Сталинская, Семеновская в наше время и Электrozаводская, станции не использовались как бомбоубежища. На Курской находилась библиотека, а на перегоне Арбатская-Смоленская (Филёвской линии) попала бомба. Из-за этого построили новые станции с таким же названием, а старые станции заморозили до 50-х годов.

6 ноября 1941 года станцию Маяковская преобразовали в зал заседания, где решались вопросы финансовых проблемам, а также обговаривался план проведения парада в честь годовщины Октябрьской революции.

## **Использование наземного общественного транспорта в военное время.**

До начала Великой Отечественной войны в Москве было обширное транспортное хозяйство, парк наземного транспорта насчитывал 2400 трамвайных вагонов, 1230 автобусов и 599 троллейбусов, из которых 49 были грузовыми. В столице функционировали 8

---

<sup>1</sup> <https://yapet.livejournal.com/313688.html>

трамвайных депо, 3 троллейбусных и 4 автобусных парка. Основным транспортом города до появления метро являлся трамвай. В тяжелые дни 1941-го года пассажирский транспорт был важнейшей частью городского хозяйства столицы. Ни на один день не останавливалась в Москве работа наземного транспорта, и благодаря самоотверженному труду работников, в 1941 году электротранспорт обеспечивал до 80% городских перевозок и активно помогал фронту. 22 июня в 13 часов дня вышел Приказ МПВО №48 о введении в Москве «угрожаемого положения». В столице погас свет, окна домов и учреждений заклеивают бумагой и завешивают плотной тканью, гаснет уличное освещение, но городской транспорт ни на секунду не прекращает свою работу.

В годы войны на трамвайщиков почти полностью легла обязанность по перевозке грузов. В 1941 году в городе действовало 113 грузовых веток, которые обслуживали разные заводы и фабрики, метро и даже жилые дома. На улицы Москвы ежедневно выезжали грузовые вагоны, они перевозили в три раза больше грузов, чем в довоенные времена. Участвовали трамваи и в защите города от налетов вражеской авиации — они развозили по улицам песок, которым позже закладывали витрины магазинов, и который бойцы МПВО разносили на чердаки и крыши жилых домов для тушения зажигательных бомб.

Вскоре после начала Великой Отечественной войны автобусное движение в столице претерпело существенные изменения: большинство водителей ушло на фронт, и их заменили женщины, 800 автобусов были переданы РККА (Рабочая Крестьянская Красная Армия), а оставшиеся работали на нужды ПВО (Противовоздушная оборона) и для перевозки раненых. Во время блокады большое количество автобусов были отправлены на фронт для военных нужд.

Что касается троллейбусов: в начале войны в Москве уже было 3 троллейбусных парка и 599 машин. Во время бомбежки пострадало огромное количество троллейбусов. Примерно 100 машинам ЯТБ-1 поставили двигатели от грузовика. То есть такой троллейбус мог ехать, как на электричестве, так и на топливе. В итоге некоторые автобусные маршруты продублировали троллейбусами. А в ноябре 41 года 100 троллейбусов погрузили на железнодорожные платформы и повезли в тыл. В 42 году выпуск машин сократился на более чем 50%, что ударило по скорости и количеству перевозок.<sup>2</sup>

### **Возращение к мирной жизни.**

В 1942 году бомбежка Москвы практически прекратилась, последние бомбы на территорию Кремля упали в марте 1942 года. Несмотря на то, что опасность падения бомб сохранялась, режим чрезвычайного положения был ослаблен, разрешили ночное передвижение по городу, светомаскировка на

<sup>2</sup> [http://www.mosgortrans.ru/fileadmin/press\\_center/corporate\\_newspaper/9May\\_specvypusk.pdf](http://www.mosgortrans.ru/fileadmin/press_center/corporate_newspaper/9May_specvypusk.pdf)

транспорте должна была использоваться только по сигналу воздушной тревоги. Однако, перед столичными водителями встал целый ряд новых проблем — это масштабный износ подвижного состава и контактной сети. полное отсутствие необходимого персонала для проведения планового и капитального ремонта столичного транспортного хозяйства.

За строительный сезон 1942 года было отремонтировано всего 8,1 км трамвайного пути. Трамвайная инфраструктура повсеместно приходила в негодность, и, чтобы контролировать степень износа, в мае 42-го года была введена должность путевого обходчика. Первые попытки обновить трамвайное хозяйство были предприняты лишь в 1943 году.

Несмотря на сложности, трамвай оставался самым популярным и любимым москвичами видом транспорта, он по-прежнему перевозил не только пассажиров, но и доставлял грузы во все концы города. В сентябре того же года столичный трамвай стал перевозить раненых. Прицепные вагоны серии «С» были оборудованы под санитарные поезда. Их тянули за собой обычные пассажирские моторные вагоны КМ.

На мой взгляд одни из самых главных и значимых подвигов московского транспорта это участие автобусов и водителей, которые недавно перевозили обычных пассажиров на обычных маршрутах города в спасении жителей блокадного Ленинграда. Московские водители совершали иногда по 3 и даже по 4 рейса в сутки, обессиленные жители города часто не могли передвигаться без помощи шоферов. Дорогу бомбили, машины постоянно попадали под обстрел, но ремонт производили сразу, на 30-градусном морозе бригада ремонтников, а иногда и сам водитель, чинили машины, чтобы скорей отправиться в новый рейс.

В начале 1943-его года общественный транспорт Москвы из-за войны был в ужасном состоянии. Восстановление транспорта было необходимо незамедлительно.

Московский трамвай улучшил свою работу к осени. Было реконструированы пути, более 900 вагонов прошли капитальный ремонт на СВАРЗ (Сокольнический Вагонно-Ремонтный Завод).

С автобусами в 1943 году было все плохо. Практически все автобусы были отправлены на фронт, осталось всего 48 неповоротливых машин с газовым генератором. Автобусное хозяйство улучшилось ближе к 50-ым годам.

Из тыла приехало в Москву всего 50 троллейбусов. К тому времени в столице осталось около 380 машин, большинство из которых нуждались в ремонте. На московских заводах с трудом выполнялась программа по выпуску запасных частей. В годы войны значительно ухудшилось состояние контактной сети. Ухудшилась инфраструктура обслуживания. Летом 1943 года во 2-м троллейбусном парке был построен грузовой троллейкар на базе пассажирского троллейбуса ЯТБ-1. Его преимуществом стало то, что он мог ехать по тем улицам, где нет контактной сети. Питание в автономном режиме осуществлялось за счет аккумуляторных батарей, а также для подстраховки

установили дизельный двигатель, произведенный на Заводе Имени Сталина (ЗиС). Это был первый опыт использования троллейбуса в автономном режиме.<sup>3</sup>

В московском метрополитене к концу войны все стало налаживаться, метро расширялось, появлялись новые станции, новые линии и новые вагоны. Большие потери понесли за собой большой прорыв, Московское метро улучшалось и популярно по сей день среди людей, являясь одним из самых быстрых способов передвижения по городу.

### **Общественный транспорт после войны.**

После окончания войны экономика в стране постепенно налаживается. Москва расширяется. Строятся новые маршруты автобусов, трамваев и троллейбусов. Московское метро открывает новые станции.

Советское руководство понимало, что может наступить новая война. И к ней нужно хорошо подготовиться. Для этого строятся секретные бункеры, появляются автобусы-санитары.

### **Автобусы-санитары.**

Во время войны общественный транспорт играл большую роль. Трамваи и троллейбусы перевозили по городу боеприпасы, грузовики перевозили военных и запчастей. А вот автобусы становились госпиталями на колесах. Перед производителями автобусов встала задача; Надо было оборудовать автобусы всем необходимым для перевозки как обычных пассажиров, так и раненых солдат.<sup>3</sup>

Но к середине 80-ых уже автобусы перестали производить в больших количествах. Теперь начали строить специальную санитарную технику на базе автобусов. Привычные желтые лиазы, голубые пазики превращаются в темно-зеленые автобусы со значком скорой помощи, которые имеют непривычный и слегка пугающий вид. Очень подробный фотоотчет вы можете посмотреть в приложении.

---

<sup>3</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=PFrMzynvrs0&feature=youtu.be>

## **Заключение.**

Подводя итоги своей работы, хочу еще раз повторить, что общественный транспорт Москвы, несмотря на всю сложность военного времени, работал достаточно хорошо. Особую роль сыграло московское метро, выполнявшее не только свои прямые функции, но ставшее для многих спасением. Для кого-то – метом работы и учебы. Благодаря московским водителям автобусов, было спасено немало жизней ленинградцев, которых вывозили из блокадного города по Дороге жизни. Если бы не они, то число погибших выросло бы в несколько раз. А также стоит отметить вагоновожатых трамваев, которые внесли неоценимый вклад в спасение города.

Конечно, фактов и историй, связанных с общественным транспортом города Москвы во время Великой Отечественной войны очень много, но я выбрал самую важную информацию. Я считаю, что современное поколение обязано помнить подвиги наших прабабушек и прадедушек, чтобы ничего и никто не были забыты. Надеюсь, мой проект подтолкнет людей к изучению истории нашей необъятной Родины.

### **Источники и литература:**

1. <https://yapet.livejournal.com/313688.html>
2. [http://www.mosgortrans.ru/fileadmin/press\\_center/corporate\\_newspaper/9May\\_spevyпуск.pdf](http://www.mosgortrans.ru/fileadmin/press_center/corporate_newspaper/9May_spevyпуск.pdf)
3. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Московская\\_паника\\_1941\\_года](https://ru.wikipedia.org/wiki/Московская_паника_1941_года)
4. <https://darxfame.livejournal.com/13563.html>
5. [https://www.youtube.com/watch?v=PFRMzynvrs0&feature=youtu.be.](https://www.youtube.com/watch?v=PFRMzynvrs0&feature=youtu.be)

# Приложение

**Воспоминание водителей-ветеранов «За отличный рейс!»**

Спецвыпуск газеты «За отличный рейс», посвященный 70-летию Победы, был создан с целью собрать воедино всю военную историю московского транспорта.

**«Московский трамвай» (воспоминание вагонОВОЖАТОГО).**

Рассказывает сотрудник ГУП «Москгортранс» Анатолий Куракин, 6-й троллейбусный парк:

«Моя тетя по материнской линии, Титова Марфа Константиновна в годы Великой Отечественной войны работала водителем московского трамвая. Марфа Константиновна рассказывала, что когда началась война, большинство мужчин, которые работали в то время вагонОВОЖАТЫМИ, ушли на фронт, а вместо них пришли работать женщины. Вот поэтому водителей трамваев и троллейбусов можно увидеть чаще, чем на автобусах. Она также обучилась на водителя грузового трамвая и за всю войну перевезла тонны грузов, снабжая жителей и учреждения топливом и продовольствием. Грузовых трамваев в военной Москве было много и смены у водителей были тяжелые, по 10-12 часов без отдыха, а иногда несли вахту по две и даже три смены подряд, но у всех москвичей был настрой помогать фронту, и сотрудники транспорта себя не жалели — работали с полной отдачей, иногда и круглосуточно. Работа была опасная, когда в Москве было введено затемнение, трамваям разрешили использовать только небольшую лобовую фару синего цвета, тогда считалось, что синий свет не виден с воздуха, но видимость такая фара обеспечивала минимальную, поэтому ехать приходилось очень аккуратно и внимательно, невзирая на накапливающуюся усталость.

Для водителей грузовых трамваев эта сложность была особенно актуальна: ведь грузоперевозки осуществлялись преимущественно в вечернее и ночное время, чтобы не мешать проезду пассажиров. Марфа Константиновна Титова, как и все московские трамвайщики тех лет, участвовала в переброске войск на западное направление, когда командование стягивало все силы для обороны Москвы, перевозила песок для оборудования пунктов МПВО, продукты: муку на хлебозаводы и хлеб в магазины и учреждения, овощи, дрова».

Марфа Константиновна в своих рассказах о войне не раз упоминала, что трамвай в те годы был символом мирной жизни и был горячо любим горожанами, которые всей душой болели за этот вид транспорта. ВагонОВОЖАТЫЕ, в свою очередь прикладывали все силы к тому, чтобы обеспечить горожан бесперебойным транспортным сообщением и своевременной доставкой грузов. Часто им приходилось во время бомбежек просиживать по много часов в неотопливаемых вагонах, не спать по несколько суток, самим ремонтировать и восстанавливать поезда, но трамвайное движение в городе не останавливалось ни на один день за всю войну и это целиком и полностью заслуга героических трамвайщиков военной Москвы.

Марфа Константиновна Титова была награждена медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

### **Воспоминание водителя автобуса о начале войны (22 июня 1941.)**

Из воспоминаний ветерана 3-го автобусного парка П.М. Чилингинова // За отличный рейс. — 1967. — 7 мая:

«Война застала меня шофером в 3-м автобусном парке. Утром 22 июня 1941 года я, как обычно, в 5 часов утра вышел на работу и вот на конечной станции в Сокольниках услышал о войне. Я не стал ждать, когда мне пришлют смену и на своем автобусе сразу поехал в парк. Там было уже несколько таких, вернувшихся с линии, автобусов. Их шоферы, так же, как и я, решили немедленно явиться на сборный пункт. Мы сразу получили расчет. Из парка я поехал на сборный пункт.

Через три дня в составе отдельного автотранспортного батальона я выехал в Вязьму. Здесь нас ждали новые машины, и мы были направлены на Смоленское направление, туда, где шли тяжелые бои с гитлеровскими полчищами».

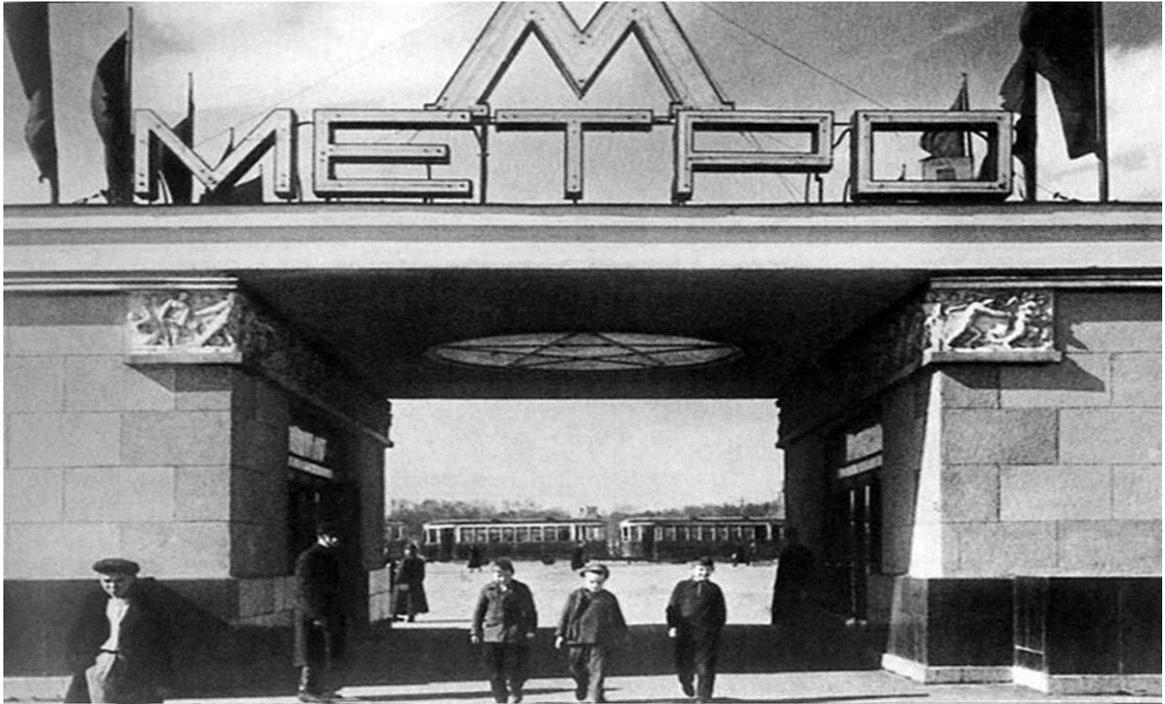
### **Воспоминание водителя автобуса- участника эвакуации людей из блокадного Ленинграда**

«...Работали круглосуточно, да так, что не приходилось даже глушить моторы. В первом же рейсе мы ознакомились с ледовой семидесятикилометровой трассой. Автобусы наши были загружены продуктами. Мой автобус ЗИС-8 был нагружен посылками для заводских рабочих. Когда автобусы двигались по Ладожскому озеру, то дверцы водительских кабин были приоткрыты. Это на всякий случай, если машины невзначай провалятся в полынью.

Двигались с интервалом в сто метров. В первом же рейсе «дорогу жизни» проехали благополучно и доставили продукты в осажденный Ленинград. Работать было исключительно трудно, морозы доходили до 40 градусов. По приказу нашего командования сиденья из автобусов были выброшены и посередине поставлены печки-чугунки. Они и спасали от холода детей, женщин и стариков Ленинграда. Ледяную дорогу фашисты непрерывно обстреливали из пушек, бомбили с самолетов.

Наша московская автоколонна №1517 приняла на себя обязательство делать вместо двух три рейса в сутки. А были у нас и такие машины, которые успевали делать даже по 4 рейса» (газета «За отличный рейс», 3 февраля 1986 года).

## **Изображения для викторины**

















ВТОРНИК  
 20  
 МАЯ 1941 г.  
 № 59 (453).  
 ЦЕНА 10 КОП.  
 Выпущено по вторникам, четвергам и субботам.

**ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!**

**МОСКОВСКИЙ ТРАНСПОРТНИК**

Газета Московита и областных комитетов рабочих автомобильного транспорта центра и работников городского электротранспорта

**ПОСТОЯННО ПОДДЕРЖИВАТЬ ЧИСТОТУ И ОПРЯТНОСТЬ НА ПРОИЗВОДСТВЕ**

ЧИСТОТА и порядок на предприятиях, на транспорте — важнейшие условия для нормальной работы.

Баскетбол, гольф, заплывы, прыжки, как говорил т. Сталин в своем докладе на XVIII Всесоюзной партийной конференции, неизбежны исторически расхлябанности, разболтанности, отсутствия твердого порядка. Без элементарной культуры на производстве невозможно добиться дальнейшего подъема промышленности и транспорта. Исходя из этого, XVIII Всесоюзная партийная конференция постановила: «Чистоту, элементарный порядок на предприятиях и на железных дорогах».

Решения этой важной конференции, заявления и партийные организации многих предприятий городского транспорта доблестно выполняют условия. Двери некоторых трамвайных вагонов, автобусов и троллейбусных парков, гаражи автобусов стали чистыми. Мелкие горы мусора, скопившиеся на деталях, значительная часть оборудования, прежде калевшегося без всякой пользы, наша совесть превратила в произведения.

Преобразились и цехи. Как опрятные стали выглядеть производственные помещения 10-го трамвайного парка? Сделать парк культуры и спорта? Предприятие столицы — такую задачу поставили перед собой партийные и комсомольские работники парка и упорно доби-

вшегося рода совещаниях и на этом условились. А дворы, станы, машины вновь начинают обрещать чистоту.

На территории Сокольнического автомобильного завода разбросано много лесоматериала, деталей. Тут же валяются тележки для перевозки баллонов. А что же делает командант Овчинник? Регулярно каждую неделю он пишет докладные записки заместителю директора завода т. Васильевскому о том, что начальники строительного отдела т. Налогов замушорил весь двор. Довольные принимаются, но от этого во дворе не становится чище.

Приняли бригадисты чистоты и в авиаторских трамвайных вагонах. На заводах, в ремонтных помещениях Аллоевского дела вновь появились кучи мусора, масляные пятна, свалки инструментов. Такая же картина в Арзамаском деле.

На случайно управляющей Мосстроявтроста т. Химиков в приказе от 7 апреля отметил что «содержание производственных помещений, мастерских, авиационных гаражей и других помещений должно представлять собой образец чистоты».

Но одним приказом дела не исправятся. Известно, что основным источником грязи в деле являются разбросанные детали вагонов. Грязь с деталей распространяется на инструменты, станы, одежду работников. Мало того, грязь часто срывает брак деталей, и в результате установка на вагоны бракованных частей увеличивает число возвра-

щения машин простояли ввиду дилетантской деятельности дирекции. Возврат с линии достигал огромной цифры. Более 20 пром. вагов автобусов было списано. Год тому назад 3,8 млн. седельных машин автобусный парк был в глубоком кризисе.

Новые люди, пришедшие в руководство парком, выработали политику на оздоровление автопарка, на улучшение его работы. Начали с того, что перестроили систему ремонта. В летнее время ремонтники не спараллелись с выполнением заявок. Машин изготавливали в линии, график движения маршру-

тов автобусов был нарушен. Каждый случай простоя машины на линии тщательно расследуются. Простой по техническим причинам переводился в ремонт.

В первом квартале текущего года коллектин парк вместе 100 вывел на линию 120 автобусов. Снизилась на два с половиной раза стоимость выработки. В апреле обещали 28 тыс. литров.

Этому способствовали широкое развитие социалистическое соревнование, социализация персонала автопарка. В коллективе насчитывается сейчас 245 стахановцев. Здесь

3-й автобусный парк занял первое место среди автобусных предприятий республики. Ему присуждено звание лучшего автопарка Наркомата автотранспорта РСФСР.

В ЦК союза рабочих автотранспорта, в ЦК союза рабочих автомобильного транспорта, Алтгудавтространспорта и других, выступавшая на этом собрании, подарила коллективу 5 автобусов.

Выступившей затем тов. Перов (Наркомат автотранспорта, РСФСР) объявил коллектив парком т. Козлова

Изучение передового опыта завода Наркомата автомобильного транспорта РСФСР и ЦК союза рабочих автотранспорта РСФСР. На снимке: продукты собрания. На трибуне тов. Перов (Наркомат автотранспорта РСФСР), у красного знамени читает стенограмму т. Козлова.

**На первое место в республике**



