

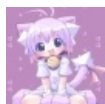
Трамвай — Lurkmore

Эта статья об общественном транспорте; о журнале см. [Журнал «Трамвай»](#).



Captain Obvious to the rescue!

Сия статья создавалась при активном участии [Капитана Очевидность](#), в результате чего она пространно повествует о вещах, достаточно полное представление о которых имеет даже [младенец-имбецил](#). Так-то!



НЯ!

Эта статья полна любви и обожания. Возможно, стоит добавить [ещё больше](#)?

«В выходные дни почти все рейсы следуют до кольца Центролит, подвозя пассажиров к жилым домам и кладбищам. »

— *Педивикия о рязанском трамвае*

Описание

Трамвай представляет собой вид транспорта, едущий на электрическом токе по рельсам (со всеми вытекающими отсюда плюсами и минусами), и предназначенный для внутригородских (и очень редко пригородных) перевозок. Строительство трамвая — удовольствие дорогое. А местные бюджеты у всех разные. Поэтому «быть как все» уже не получится — это не совок, где трамваи строили по плану из центра на деньги оттуда же для вывоза толп рабочих на заводы и обратно, и не поздняя Российская Империя, где трамвай вообще был единственным видом городского транспорта с тягой, отличной от лошадиной, поэтому выбирать не приходилось. Но надо сказать, что идеальной себестоимости (при недебильной схеме эксплуатации) перевозки одного пассажира ниже всего таки для трамвая, правда при нехилой ежедневной миграции хомячков — т. н. пассажиропотоке. В этой стране трамвай (за редкими исключениями) плотно занимает нишу социальных перевозок и наряду с [троллейбусом](#) является последним оплотом и безоговорочным лидером по наплыву льготников. В настоящее время весьма популярен в Европе, где отличное состояние путей и бо-о-ольшие скорости, и по рельсам ездят эти Цитадисы, Бомбардье, Сименсы, Шкоды. Правда, это касается тех городов, в которых трамвай не выпилили в 60-е, когда в капиталистической половине Европы происходили транспортные процессы, аналогичные постсовку, проще говоря — общественный транспорт выпиливался в угоду автомобилям. Впрочем, в некоторых городах героически воссоздали трамвай уже в новейшее время, и как раз там трамваи самые крутые и современные, ибо старью просто неоткуда было остаться.



Омг, это же почти [Multi-Track Drifting](#)

Нынешнее состояние

В силу того, что трамвай с одной стороны для адекватности требует затрат на содержание своей, более никем не используемой (это не автобус, который ездит по той же самой дороге что и все) инфраструктуры, а с другой считается городским транспортом, в котором платить деньги за билет противно самому «Русскому» Духу. Он в [девяностых](#) годах в большинстве городов этой страны превратился в на редкость тормозное убожество. В двухтысячных годах ситуацию еще усугубили внезапно расплодившиеся [автомобилисты](#), которые на Пасху заложили традицию красить [Форд Фокусы](#) в разные цвета и стучаться ими, желательно прямо на трамвайных путях. Платежеспособные пассажиры пересели на маршрутки, ибо и быстрее, и к месту назначения ближе подвезёт (не привязан к рельсам). В итоге на трамвае остались ездить только [нищоброды](#), что стало отличным поводом для городских властей [выпилить](#) трамвай нафиг.

Трамвай в Петербурге

Некогда крупнейшая в индустриальном мире рабоче-крестьянская трамвайная сеть [Петербурга](#), и на удивление оказавшаяся ненужной в теперешнюю эпоху гламурных хомячков-бензоглотов сократилась [чуть более, чем наполовину](#). Если в 70-80е годы трамваи охватывали чуть ли не каждую улицу в центре города (кроме Невского и ещё ряда крупных улиц, с которых трамвай был снят ещё в далёкие 50-е), то при Собчаке и тётке Вале трамвай стал постепенно выпиливаться из центра, ибо тон стали задавать автомобилисты и маршруточники, а любые шинокопытные, как известно, очень не любят рельсы на асфальте и на перекрёстках, доставляющие болезненные ощущения пятой точке тех, кто их пересекает. Положение усугубляло ещё то, что петербургский трамвай практически полностью состоит из вёдер производства местного завода ЛМ-68 и ЛВС-86, причём вторые были сочленёнными копиями первых и цифра 86 лишь показывала, что в момент своего запуска в серию они были уже безандёжно морально устаревшими. В частности, трамвай больше стало нельзя увидеть с парадной улицы города - Невского проспекта (ранее трамвай пересекал его в нескольких местах: на Садовой, на Литейном/Владимирской и на Лиговском проспекте у Московского вокзала). Остались только служебные линии на Садовой и Литейном, по которым трамваи совершали парковые рейсы. В [десятих](#), правда, движение по Садовой восстановили, но трамвай там по-прежнему стоит в общих пробках, а обособлять автомобильную часть до 1+1 полосы боятся. На Лиговском проспекте в 2007-2008 годах трамвайную линию, проходящую по выделенному участку в середине проспекта, превратили в автобусно-трамвайную выделенную линию, вполне неплохо работающую, правда выезжать с неё после пересечения с Кузнечным переулком, где трамвайные рельсы поворачивают с проспекта и выделенка заканчивается, не очень весело, равно как и заезжать на неё в другую сторону.

Закрывают трамвая

Уже выпилен трамвай в [Астрахани](#), Архангельске, Воронеже, [Грозном](#), Иваново, Карпинске, Рязани, Стаханове... В Шахтах КТМобразные клетки закопаны по-стахановски. С нетерпением сожгли последние [дрова](#) ЛВСы в холодном Архангельске, в [Ногинске](#) на однопутной сети уже несколько лет власти занимают [увлекательной игрой](#), запуская раз в месяц один вагон без тормозов сделать кружок по городу, пугая прохожих и перемешивая колёсами тонны грязи, в которой когда-то валялись рельсы. Закрыт трамвай в Дзержинске, породив при закрытии мем «комфортабельные автобусы марки ПАЗ» (так было написано в одном из чиновничьих объявлений, призывающих горожан не отчаиваться и пересечь на новые с иголки ПАЗ-3205). А ведь в Дзержинске трамвай не только выходил далеко за город, но и доходил почти до Нижнего Новгорода! Долго мучился трамвай в Твери, в котором к концу 2010-х остался один центральный маршрут, закупили новые и капитально отремонтировали старые трамваи, перекрасили их в весёлую ламповую окраску... и таки закрыли трамвай (а следом за ним и троллейбус). В Калининграде и Владивостоке сейчас бегают лишь по одному трамвайному маршруту, в Липецке трамвай начали выпиливать с середины 70-х, но сабж до сих пор бегают по целым четырём маршрутам. В Казани выпилили значительную часть трамвайной сети, но потом вдруг решили остановиться и закупили новые многосекционные трамваи на оставшиеся пять маршрутов (правда, один из них, ведущий из вокзала в речной порт, таки то ли закрыли, то ли перевели в экскурсионный режим). Более того, сейчас по окраине города прокладывают новую трамвайную линию, стремясь сомкнуть две крупные ветки «центр — окраина» в кольцо.

Сейчас особый [лулз](#) — трамвай Волчанска, промышленного городка в Свердловской области населением всего 8 500 человек. На 2019 год из 6 вагонов 2[[1]] в рабочем состоянии и 1 убитый путь с демонтированными разъездами, и ведь не выпиливают уже сколько лет!

Некоторые, правда, пытаются разрабатывать разные проекты «реконструкции» и «развития» трамвая — скоростные трамваи, Надземные Экспрессы и прочие [монохрени](#). В особо тяжёлых случаях способны залудить [стереохрени](#), после чего по улице нормально передвигаться не может никто — ни пешеходы, ни трамваи, ни автобусы, ни все остальные шинокопытные.



№ 6, между прочим, татра Т3

№ 6, между прочим, татра Т3



Мрачная мариупольская трёшка, КТМ-5

Мрачная мариупольская трёшка, КТМ-5



Конотопский триал-трамвай

[Волчанский трамвай](#)
[Безъездность](#). Трамвай Волчанска

[Ехали по улице трамвай](#)
[Ехали по улице трамвай...](#)

Хорошие примеры

Но кое-где в [Замкадье](#) трамвай вполне неплохо себя чувствует. В Старом Осколе местный скоростной трамвай будет бегать по своей выделенке еще лет тридцать как минимум, так как без него благополучно сдохнет градообразующий металлургический комбинат, тупо разорившись на соляре для скотовозов, а вместе с ним и половина города. И что характерно, до другого градообразующего предприятия трамвайные пути прокладывать даже не собирались, потому как нет места. Есть ещё ряд городов, где трамвай ездит не посреди дороги, а по выделенке либо в середине, либо сбоку от дороги и потому никому не мешает; более того — ему не страшны никакие пробки. В Набережных Челнах, Усть-Илимске, Ижевске и Коломне процент обособленности трамвайных линий близок к 100%, поэтому трамвай там бежит быстро и стабильно и им с удовольствием пользуются. В Екатеринбурге трамвай — магистральный городской транспорт даже в большей степени, чем метро, ибо охватывает все части города и проходит тоже в основном по выделенке. Там даже открыли новый участок с двумя остановками и новой конечной, длиной в 500 метров.

[Отдельной истории](#) заслуживает трамвай города Ростова-на-Дону, где 97 лет его не трогали, а на 98-й из-за кризиса Ростовскому аналогу [бацьки](#) (в том смысле, что он перманентно поместил жопу на своем месте) было решено запилить массовый распил (однако, он все таки [устал и решил уйти](#), и тогда новый градоначальник хоть как-то заинтересовался трамваем). 95% маршрутов и линий было массово выпилено [26 апреля](#) 1998. Таким образом, без транспорта остались Северный и Чкаловские районы. Было закрыто два из четырех депо. Но все было еще более-менее вменяемо. Существовало порядка девяти маршрутов. Печальный конец этому настал в 2005-м. Благодаря охуительным погодным условиям вагон по 1 маршруту застрял посреди площади, где и находился не день и не два. Пока некая шишка не дала указание убрать вагон. Но пердуны в управлении Ростовского трамвая поняли это по-своему, тупо кастрировав маршрут. Теперь же разрабатывается проект по... да-да, возвращению трамвая на Северный. Также есть и [хорошие новости](#): реконструировали 2 улицы, поменяв и трамвайный путь (Горького и Театральный) и собираются реконструировать третью (Станиславского). К тому же закупили новые трамвайные вагоны «Ситистар» с тележками под местную колею (да-да, в Ростове-на-Дону трамвайная колея имеет «европейскую» ширину 1435 мм, а не стандартную для нас трамвайно-железнодорожную 1520 мм).

Расширение дороги на целых две полосы конечно же очень помогает в решении проблемы заторов, особенно если учесть, что сотня пассажиров трамвая — это один вагон, а сотня автомобилистов — это колонна длиной в полкилометра. В тех городах, где трамвай все-таки остался как часть перевозческой внутренности (инфраструктуры) города, администрация пытается добыть ПРОФИТ, развешивая на вагонах всяческую [быдло-рекламу](#). Выглядит иногда очень доставляюще, особенно когда рекламу вешают на сараи семидесятых-восьмидесятых годов.

В славном городе Киеве существует такое понятие, как «скоростной трамвай». Хотя на этих самых маршрутах с 1 по 5 курсируют практически полностью такие же старые вагоны, как и на остальных (но на скоростном парк хоть немного обновили), они могут ездить без помех со стороны автомобилей — трамвайные пути проложены по середине дороги и отделены от проезжей части заграждениями. Впрочем, оборотной стороной дела является то, что, чтобы пересечь такую линию, нужно найти развязку, а они отнюдь не так часты.

С обычным, нескоростным трамваем в Киеве история куда как более печальная. Состояние путей и вагонов оставляет желать лучшего. Киевские трамваи значительно поредели со времён распада СССР, маршрутов также стало меньше. После ликвидации трамвая на мосту Патона в 2004 году единая сеть городского трамвая разделилась на две отдельные — левобережную и правобережную (скоростной трамвай, кстати, также разделён: маршруты 1-3 находятся на одном конце города, маршруты 4-5 — на другом). Трамвайное депо на бывшей улице Горького перенесли на окраину — в район Борщаговка. Депо на Лукьяновке вообще ликвидировали и отдали под застройку. Кто знает Киев, поймёт, какой конец придётся проделать трамваю 14-го или 15-го маршрута, чтобы попасть из Куренёвского депо (Подол) на конечную «Автогенный завод» или обратно в депо. То же касается и перегона из Дарницкого депо на Троещину, ибо в отличие от Кривого Рога, в Киеве скоростные и обычные трамваи живут в одних и тех же депо.

Трамвайная логистика

Большинство трамвайных маршрутов разрабатывалось при совке с применением [ЛОГИСТИКИ](#), со вполне понятной целью: относительно дешёвая доставка пролетарского быдла на коксохимический комбинат и вечером обратно к послевоенным баракам на окраине города. Если предположить, что в целом маршруты миграции [граждан](#) в городах остались примерно такими же, как и при совке (не все же заводы встали), то скоропалительное [выпиливание трамваев](#) во многих городах уже не выглядит столь правильным шагом с точки зрения умных трамвайных фанатов. Те [OVER 9000](#) людей, что раньше ездили трамваем, никуда не делись, а замены трамваям в большинстве случаев — [нет](#). Те же новые автобусные маршруты в лучшем случае долго устаканиваются методом тыка, и совсем не [научного](#), в худшем — автобусы тупо ездят по однажды установленному хуй пойми кем и зачем маршруту годами, несмотря на нерентабельность или пожелания хомячков. Соответственно, плотность человек на квадратный метр пола автобуса, после выпиливания трамваев, резко возросла. В реальности пассажиров в автобусах почему-то не прибавилось. Правда, при этом прибавилось маршруток. На самом деле, власти городов, где трамваи выпилены, люто,

бешено завидуют городам, где трамваи ещё ходят. Ведь подумать только — у властей тех городов остаются ещё не разворованные сотни тысяч тонн металлолома, десятки километров медного провода контактной сети, а самое главное — земля, земля под трамвайными депо!!! Они бы у себя с радостью ~~распродали~~ закрыли бы трамваи снова — но увы, уже **нет пути** назад, в ту пору прекрасную.

Трамвай и распил

Метод большого хозяйства

Много букв о Порербрик-сити от многократно забаненного Andy:

Столицей трамвайного распила по праву считается Порербрик-Сити. Сабж в Болотограде — отдельная и заунывная песня. Известный ГОП-ГЭТ СПб — тщательно законспирированная секретная масонская организация. Эта «эффективная» транспортная система поражает своими масштабами. В Порербрик-Сити с населением 5 млн человек имеется 6 трамвайных парков, чуть больше чем по 100 вагонов в каждом (103 + 129 + 122 + 156 + 138 + 129), *по состоянию на август 2011*. Думаете, это всё? Авотхуй.



Депо в Киеве на Подоле

Существует невидимый постороннему глазу ещё один трамвайный парк, **который не занимается перевозками пассажиров**. Никак. Называется «Трамвайный парк службы пути», представляет собой скопище раритетных развалин, которые на улицах никто никогда не видит. Наверное, выезжают они исключительно под покровом тёмной ночи. Сотрудник н-ского ГЭТ-а подтверждает эту теорию, ибо менять рельсы и контактную сеть днём весьма затруднительно по целому ряду причин, среди которых самая очевидная - многочасовой простой как самого трамвая, так и неизбежная пробка на улице, где ведутся работы. Бывают, конечно, и исключения в виде обрыва контактного провода убитыми токосъёмниками или сильным ветром, и тогда аварийка выезжает моментально.

На балансе числится 102 вагона, занимает отдельную территорию недалеко от центра. Под него списываются запчасти, электричество, ГСМ, амортизация, ежемесячная зарплата обслуживающего персонала, водителей каждого из этих вагонов; исправно подписываются акты сдачи-приёмки работ по ТО и ремонту, и прочая и прочая... Но это не всё: на балансе Распил-ГЭТ содержится ещё 47 технических вагонов, рассредоточенных по территориям вышеупомянутых пассажирских парков.

Это транспортное предприятие настолько богато, что может позволить себе содержать ещё и музей со штатом сотрудников... И автобазу прямо в центре города.

Для сравнения: в Дефолт-Сити 5 трамвайных депо, при населении 12 млн человек, при этом отсутствует тайное масонское подразделение «Служба пути» в виде целого трамвайного парка. Людей в городе в два с лишним раза больше, расходы на трамвай едва ли не в два раза меньше, и весь город, правда, стоит в пробках... Кругом загадки. Если рельсы у трамвая одни и те же, зачем порербрикофилам для их *обслуживания* содержать целый трамвайный парк? Может, там так много снега, и нужно чистить снег? Но аномальные снегопады последних зим показали, что исправные снегоочистители в городе отсутствуют чуть реже, чем всегда, а снег чистят тракторами и грейдерами. Но, к чему унывать? Гигантские дотации из горбюджета покрывают содержание всей этой камарильи.

Поражает другое: по грубым прикидкам, в Порербрик-Сити для того, чтобы ездило 6 линейных вагонов, требуется держать на балансе один технический для их обслуживания. Представьте: это как если бы проехал поезд метро, а вслед за ним **каждую ночь** — грузовой вагон службы пути, на котором с гиканьем и присвистами восседают и возлегают, дымя «Беломорканалом», путейцы с лопатами, кирками и кувалдами... И так **за каждым** поездом метро.

Питерцы, видимо, люди терпеливые, и готовы всё это содержать за свой счёт, и жить в трущобах и коммуналках. Наверное, их транспортное предприятие суперэффективно выполняет свои основные функции по перевозке пассажиров, а проезд в трамваях при этом год от года всё дешевеет. У них до сих пор нет нормального метро, потому что все деньги уходят на ежегодное поддержание развала в трамвайном хозяйстве, а вовсе не потому, что в Порербрик-Сити мало где удавалось прокопать метро на глубине меньше 50 метров. Это эффективнейшая система откатов и распила горбюджета на протяжении десятилетий! Олигархи нервно кусают локти.

Потом пассажиры, брезгливо входя на остановке в салон очередного обшарпанного гроба, наивно спрашивают — а почему сиденья в досках? А это чтобы жизнь мёдом не казалась, чтобы все видели и прочувствовали пятой точкой, что две трети вагонов списаны а купить новые стоит сотни нефти, что предприятие — бедное и нищее, денег даже на элементарные сиденья не хватает...

Метод броуновского движения

Что касается функции перевозок пассажиров, то тут нас поджидает ещё один сюрприз. Если традиционно в отрасли практика «освоения» денег Службой Движения состоит в том, чтобы «косить» рейсы, отчитываясь на бумаге о «перевезённых» пассажирах, то в Болотограде делают ровно наоборот. Здесь

дотации из городского бюджета осваиваются способом громадного перевыпуска вагонов на линию там, где они не нужны: без учёта реального пассажиропотока, спроса на перевозки и вообще всякой разумной потребности. Происходит это путём утверждения лишних/дополнительных нарядов; наматывания по окраинам лишнего километража, разворачивая вагоны у другой конечной, а под предлогом ремонта путей и вовсе происходит удлинение маршрутов чуть больше, чем вполтину; многокилометровыми перегонами пустых вагонов по проспекту Обуховской Обороны; пробками из нескольких трамвайных вагонов у каждого перекрёстка на беспробоном проспекте Просвещения; составлением графиков, узаконивающих перегонки пустых вагонов по линии без учёта часа пик; сведением к нулю значимости расписания движения и другими методами. Маршруты дублируются друг другом чуть менее, чем вполтину, как пример: 10, 23, А, 65. Создаётся впечатление отсутствия единой маршрутной сети, как будто каждый парк устанавливает для себя маршруты как захочет. Наиболее живописно это демонстрирует цитата из поста одного из участников поребрикофильского пейс-анального форума:

Окончательно стало видно, что «официальная» маршрутная сеть носит «рекомендательный» характер и является лишь некоей основой для формирования маршрутов, реально работающих с учётом разного рода ремонтов и прочих «закрываний». То есть, ориентироваться в нынешней питерской сети маршрутов можно примерно так: «в районе Ручьёв — Кушелевки — Озерков работают маршруты 9,21,38,40,51,55,58,61,100(57). По каким улицам они следуют в данный момент — приезжайте сами и посмотрите на месте! Или вынесите мозг, сводя воедино список оперативных изменений на сайте ОРГП (которые, кстати, не всегда соответствуют действительности)».

Трудно представить себе человека, который проехал бы больше половины маршрута № 10 извращённым крюком по всяким ебням, ибо путь на метро от станции «Улица Дыбенко» до «Ладужской» или «Новочеркасской» займёт 4-7 минут.

В отчётах позже всё будет достойно и красиво — перевыполнение плана, проведена большая транспортная работа! Рейс будет оплачен — из бюджета города, разумеется. Из этой схемы следует огромный процент лишних вагонов, выгоняемых на линию без учёта фактической потребности в перевозках. В итоге на улицы ежедневно выползает ржавый хлам, разваливающийся на ходу и сжигающий электричество — полупустые вагоны с двумя-тремя случайными пассажирами в салоне, один из которых крепко спит, а ещё один — кондуктор. Вышесказанное относится, прежде всего, к маршрутам № 1, 7, 16, 21, 23, 30, 38, 40, 65.

Для примера возьмём хронически пробочный маршрут-воздуховоз № 40, выпуск на который составляет ежедневно аж 22 наряда! Представляет он из себя маршрут ради маршрута, существующий ради того, чтобы сохранить рельсы ради рельсов под ним, в свою очередь ради ЧСВ поребрических трамваефилов и, конечно же, для ИБД ГОП-ГЭТ. Но 20 нарядов на пробочном маршруте — это цветочки: существуют маршруты и по 40 с лишним нарядов...

Например, от метро «Выборгская» до метро «Василеостровская» можно доехать за 17 минут — пять остановок на метро, с учётом перехода; зато на трамвае тот же самый путь займёт от 40 минут до 1,5-2 часов в зависимости от пробок, ДТП на путях и случайно припаркованных в габарите трамвайного пути автомобилей. Иногородных такие цифры повергают в шок. В 80% городов Этой страны, где нет метро, 20 нарядов на маршрут выделяется только на самых востребованных и популярных у пассажиров направлениях, которые реально осуществляют перевозку пассажиров по городу.

Оплачивайте вовремя налоги, хомячки. Это очень важно для того, чтобы прожорливый ГОП-ГЭТ существовал сам для себя; сжигайте деньги и электричество на перегонках вагонов вместо строительства метро! **Увы, именно трамваефилы не заинтересованы в строительстве метро**, так как с ростом популярности непопулярного метро нечем будет оправдывать траты на пустопорожние перегоны вагонов. В этом и состоит самая страшная тайна: признать, что 1/3 выпуска рельсовых рыванов на линию можно смело сократить без какого-либо заметного неудобства для жителей города.

Однако не стоит забывать, что трамвайные вагоны не были бы такими пустопорожними, если бы трамвайная сеть развивалась вместе с городом. Если бы трамваи не представляли собой ржавые вёдра местного вагонзавода 80-90-х годов выпуска, не плелись с жутким грохотом по раздолбанному в хлам путям и проходили по выделенке в обход пробок, то и разговоров о нерентабельности не было бы.

Метод постоянной стройки

Данный способ распила процветает в Казани, где самым таинственным образом **ВНЕЗАПНО** исчезают и появляются целые трамвайные линии. После демонтажа «старой и ненужной уже никому линии» начинается строительство другой, в совершенно противоположной части города, а то и вовсе на том же самом месте — а что, сеть развивается! После её сдачи начинают снимать другую, и так по кругу.

Трамвай и фанаты

Основная статья: [Трамвайщики](#)

Трамвайные срачи

«Проклятая зима сегодня вернулась-таки.

Но ужасно не это, а тот факт, что вонючие мудаки, по какому-то упущению вляпавшиеся в кабинет мэра говно - мразь по фамилии Слизов и другое помоечное отребье уничтожают Дзержинский трамвай. Будь проклят этот идиотский мир, эти спятившие осатанавшие пидарасы, которых хочется лично передавить с хрустом гусеницами танка, и эта съехавшая в говно идиотская страна. Хочу лично убрать с карты позорные пятна с проклятыми названиями Воронеж, Архангельск, Рязань, Иваново, Шахты - незаживающая боль, стыд, позор и мерзость. И это не заканчивается, это множится.

»

— *Фанат негодует по поводу уничтожения трамвая*

Трамвай в настоящее время является объектом срачей на тему «нужен» или «не нужен». В случае адекватности спорящих сторон, в итоге получается мнение типа «нужен, но не в таком виде, как сейчас». Точнее, совсем не в таком. Посему истинные любители трамвая предлагают кондукторов разогнать, трамвай закрыть, вагоны и рельсы сдать в музей/металлолом, а на освободившемся от трамваев месте построить ЛРТ. ЛРТ по-научному — это лёгкий рельсовый транспорт, кагбэ тот же трамвай, только лишённый недостатков. Разумнее всего постепенно проапгрейдить имеющееся хозяйство до соответствия стандартам ЛРТ. В теории такое действительно возможно, оправданно и практикуется кое-где, но не в Этой стране.



Комитетчики из Москвы на затрамвайном митинге

Обычно указываются следующие плюсы и минусы:

- Трамвай сам по себе не загрязняет воздух (загрязняют электростанции, но это уже другой, особый [забег](#)).
- У трамвая не разлетаются и не [лупят по окружающим](#) штанги-троллей, как у бьющихся током [троллейбусов](#).^[1]
- Трамвай предсказуем на дороге, в отличие от этих ваших [маршруток](#).
- И влазит в трамвай гораздо больше [наеёажирёв](#) платёжеспособных брёвен, чем в маршрутку. Даже одиночный трамвай по вместимости равен автобусу-гармошке, а если сцепить два вагона, получается уже вместимость, недоступная для шинокопытного транспорта (есть исключения типа швейцарских троллейбусов с двумя гармошками, но их мало).
- В трамвае намного удобнее ездить по пробкам (если, конечно, он едет по выделенному полотну, а не по совмещённому с проезжей частью).
- Трамвайный вагон очень дорого купить, да и рельсы поддерживать денег стоит, зато эксплуатация и ремонт дешёвы, а срок службы вагона до 40 лет после капремонта.
- Трамвай при движении шумоват, но это решается своевременным обслуживанием рельсов и вагонов, в идеале - бесстыковыми путями, иначе даже на самых лучших путях трамвайные колёса будут стучать о стыки рельсов. Чтобы температурные расширения-сжатия в разные времена года не сломали или не выбросили наружу такой рельс, между ними кладут термокомпенсаторы. Пример использования такой технологии теперь есть даже в этой стране на частном трамвае «Чижик» на востоке Петербурга.
- Кое-где проще проложить трамвайный путь, чем новую автомобильную дорогу.
- Ежедневный проезд на трамвае в течение одного часа может дать толчок к развитию геморроя, ибо неотшлифованные "квадратные" колёса по неотшлифованным рельсам с горизонтальным и вертикальным волнообразным износом прыгают не хуже этих ваших американских горок.
- Трамвай медленно едет, плохо разгоняется и тормозит (решается своевременным обслуживанием рельсов и колёс, а также уничтожением вагонов типа ЛВС-86 и КТМ-5).
- Трамвай раздалбывает дорогу, при переезде трамрельсов разбивается подвеска. Поэтому автомобилистам резко советуется сидеть дома и никуда не выезжать, подвеска-то она одна.
- Если один трамвай встанет, то встанет вся линия. Хотя... Иногда можно наблюдать, как ВНЕЗАПНО издохший прямо на линии агрегат буксировался наоборот, то есть толкался, следующим ровно позади трамваем, пассажирам обоим объявлялось, что они перестали проходить по требованиям фейсконтроля и дресс-кода одновременно и обязаны покинуть заведение. При этом особенно доставлял процесс проезда перекрестков: командиру экипажа (повелителю заднего трамвая) ничего

не остается, как, тупо удавя правую педаль (на Татрах и на более современных вагонах педальное управление контроллером), в силу того, что видит он чуть менее чем ничего, непрерывно толкать хладеющий труп к месту воскрешения. Второй пилот (хомячок-камикадзе, находящийся в кабине переднего трамвая), зажав звонок, сигнал или что там у них, не в силах повлиять на скорость состава, вылетает на перекрёсток, кладя всё что можно, на сигналы светофоров и регулировщиков. Тонны ненависти от водителей бензоглотов и бесплатный цирк для пешеходов гарантированы. Алсо, в случае ДТП прямо на рельсах — самый заинтересованный человек в том, чтобы эти вёдра свалили поскорее, конечно же вагоновожатый, который первым уперся в это.

- В трамвае набивается столько народу, что не протолкнуться.
 - Из-за большого срока службы вагонов приходится ездить на всяком жутком металлоломе выпуска прошлого тысячелетия, что совсем не гламурно. Лечится своевременной модернизацией при КВР.
 - Хоть о вкусах и не положено спорить, но срачи также возникают при обсуждении дизайна той или иной модели вагона.
 - Ещё один, особый, тип трамвайного срача обычно заключается в том, что:
1. На соответствующих сайтах появляются **посты** и развиваются **треды** о новом трамвайном вагоне завода X в городе N, который должен отправиться в некоторый православно-татровский город A, появляются **пруфлинки** и **пруфпики**
 2. **Набигают** защитники трамвая города N (и по совместительству команда местных PR-ов фанатов родного «Зенита» завода X), **кармадрочеры** и прочая школата, которые ни на чём, кроме изделий своего завода, никогда не ездили, и начинают флудить, восхваляя и поклоняясь любимому изделию.
 3. В ответ набигают жители города A, которые **много наслышаны** о заводе X и его продукции, что на X производятся **вагоны-зажигалки без тормозов**, а в разваливающихся цехах алкоголики-пенсионеры на прятках трясущимися руками пытаются спаять что-то там азиатское. Это гремящие вёдра с болтами, гробы, похожие на старые трамваи ещё одного российского производителя Y и даже хуже. Причём известно, что новый вагон российского производителя Y, по сравнению со старой «Татрой» — как горбатый «Запорожец» рядом с «Порше», и начинают возмущаться, мол, **«он нам не нравится»**, **оставьте эту заразу себе**.
 4. Также подключаются любители и профессионалы из разных городов, 99,99% которых любят оценивать объект срача только по фотографиям и, согласно своим предпочтениям, встают на одну из сторон: либо присоединяются к любителям X, либо защищают Y, либо под лозунгами типа «Татра и Варио — наше всё, ЛМ/ЛВС/КТМ — говно» поддерживают жителей A.
 5. Жители N **отчаянно пиарят** ^[2] яростно защищают завод X (на который никто не нападал), и искренне удивляются, почему же их самые замечательные во Вселенной вагоны из Северного Катманду не хотят брать; жители A люто, бешено негодуют от такой запредельной наглости, возмущённые тем, что их держат за дураков.
 6. Приходят нейтральные участники (в том числе **Модератор**), пытающиеся примирить стороны. После $n=[1...столицом]$ неудачных попыток примирения сторон соответствующий тред выпиливается/закрывается.

Слабонервным и нормальным людям рекомендуется не поддаваться на провокации и помнить, что это простые жители какого-то **обычного города**.

Клеёностекольная низкопольщина vs. резиностекольная высокопольщина

В XXI веке мир фанатов раскололся на два лагеря. Одни, эксперты-экстрасенсы по определению состояния и технических характеристик транспортного средства по фотографии; преимущественно обладатели интеллекта гламурного блондынка, и прочая школата. Другие — люди «понюхавшие пороха» в жизни, которым некогда сидеть в Интернетях и вести глупые споры, и как правило работающие в системе предприятий ГЭТ.

Благие намерения на пути к прогрессу — любой ценой — не находят понимания у оппонентов, так как первые в силу нигилистического максимализма или, проще, ёбнутости, уповают на внешние признаки прогресса, а вторые — на его результат и на содержание.

Базар-вокзал подогревает сообщество PR-асов общественного интернет-отдела поребрикофильского ОАО Кидал-вагоны Говномаш, которые с воплями «Крута-а!», «Клёва-а!», «Современно!», «Вы ничего не понимаете в дизайне!» расхваливают поделки своего дворового быка-производителя и обзывают ретроградами (и отставшими от моды) тех нормальных людей, кто с удивлением читает все эти срачи, робко недоумевает, что же, дескать, кому-то не нравится, если система нормально работает и пассажирам удобно?

Справедливости ради будем помнить, что не всё новое = хорошее, и тем более нужное всем на свете. У клеёностекольной низкопольщины есть объективные недостатки:

- **Не ту страну назвали Гондурасом**. Когда про новую фичу с брызжущей слюной кричат «как оно круто!», почему-то всегда имеют в виду или Европу, или Москву. Ещё иногда Питер с Киевом. И, вполне возможно, новая фича там будет актуальна, или не помешает. Но почему-то сразу **забывают про всю остальную рашку**, куда будет сплавляться 80% и более продукции этого завода. Где никогда не будет московских дорог, европейского обслуживания и элитных проводов/рельсов. Где огромные лужи, вечнопьяные слесари и гоп-пассажиры. Где нет запчастей и масел, шин и бандажей, лампочек и подшипников. Потому что периферия хиреет, и такое положение тянется

ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ. Именно десятилетиями, ещё со времён СССР, перестройки, перестрелки 90-х, путинизма 2000-х и продолжается сейчас.

Это к тому, что для немосковского города нужна адекватно работающая машина, а не клеёностеколно-низкопольные выебоны. В таких городах лучший транспорт на ближайшие годы — Татра ТЗ, потому что вынослив и неприхотлив. Нельзя прыгнуть «из грязи в князи». В колхоз едут в резиновых сапогах и фуфайке, а не в бальном платье и на «шпильках». Соответственно, предлагать гламурный ПС в провинцию сегодня — скорее кощунство, чем прогресс.

- **Низкий пол** обычно обосновывают заботой об инвалидах, забывая при этом, что инвалид, прежде чем попасть на остановку, должен как-то спуститься по лестнице в хрущевке без лифта и пробраться через узкие тротуары с часто непониженными бордюрами. На самом деле, низкий пол удобен и другим категориям населения (бабки, мамы с колясками, люди с дорожными сумками), ускоряет посадку-высадку и в целом гораздо приветливее встречает пассажира в салоне, но — у одиночного трамвая полностью низкий пол сделать сложно из-за поворотных тележек (у шинокопытного транспорта такой проблемы нет).
 - Простейший вариант — **низкожоп**, встречается в основном в ленинградских погремушках ЛМ-99АВН ака «пчёлы», даёт низкий пол только на небольшой задней площадке, с которой в основной салон ведёт обычная лестница, зато дёшево;
 - **Корытопол** — низкопольная часть расположена в середине салона, т.е. там, где входит и выходит большинство пассажиров. Зато лестниц уже две, а то и больше, что добавляет фитнеса кондуктору;
 - **Червяк** — много коротких секций, часть из которых опирается на неповоротную тележку, часть — на соседние секции. Как результат — можно сделать 100% низкий. Пример — украинский «Электрон». Можно прочить на 100% низкий пол, платя повышенным износом колёс и рельсов.
 - **Низкопольные телеги** — дорого, колёсные арки занимают много места, колёса уменьшенного диаметра требуют более ровных рельсов — иначе не спасает никакое двойное подвешивание. Заодно не влезает в метровую колею — какое огорчение для Калининграда и Пятигорска, которые всё равно привыкли обновлять ПС европомойками, которые по факту оказываются в лучшем состоянии, чем новые отечественные поделки.
- **Единый «тянутый» борт** транспортного средства, наверное, хорош эстетически. Но при авариях и царапине — его придётся менять полностью? На какие шиши это будут делать в Усть-Запиздуйске, если там полтора года не могут купить бандажи, ибо не на что? Не слишком ли дорогая цена за гламур? Когда в Воронеже списывали «Татры», то 2-х мм. металл листовой обшивки бортов сохраняли — для ремонта костотрясных КТМов. Которые ползали на линии, но были насквозь гнилые.
- **Смена ножного управления** (где оно есть) в трамваях на ручное — даёт только неудобство водителям и тяготную динамику разгона-торможения, ибо нога по факту действует быстрее.
- **Ложь с двойным подвешиванием**. Почему одни вагоны едут мягко (Татра, РВЗ), а другие в стиле «...гром гремит, кусты трясутся», из-за которых через некоторое время со скрежетом появляются сыплющие болтами и колодками рыдваны, изнурия в своём чреве водителей и пассажиров (КТМы, поделки ПТМЗ)? Потому, что такая конструкция — подсказывает кэп.

Вагоны класса «Татра» выпускаются много десятилетий, они временем доказали свою надёжность, комфорт, неприхотливость на российских просторах. Поэтому, чтобы не обосраться окончательно на очередном распиле, отдельным (быкам-)производителям пришлось прибегнуть к подленьким ухищрениям, когда они заявили, втюхивая свой «современный» вагон, что у них тележки «с двойным подвешиванием».

Во-первых, есть разница между тем, *что означает* и *как воспринимается* внешне красивая фраза «двойное подвешивание». Означает это отражение особенностей конструкции и не более того. А вот воспринимается так, **словно вагон стал в два раза мягче**. Разницу улавливаете? Звучит как «газировка с двойным сиропом» в СССР; или современный пример — «двойной эспрессо»: то ли там в два раза больше налит, то ли в два раза крепче, то ли в два раза «эспрессивнее»? Из этого мы видим, что хорошо оказывается подвешен только язык у продавцов, а не вагон.

Во-вторых, они не говорят, в сравнении с чем «мягкость поддрессоривания, плавность хода»? Если в сравнении со своими коммунальными ЛВС-86 или двухосными МС постройки 1927 года, то наверное да: в сравнении с вагонами 80-летней давности болотоградские «изделия» бесспорно стали мягче. Напоминает классическое заигрывание с клиентом валютных проституток, мол, «Хомячок-лох, какой же ты тёмный, догадайся сам!». Ну а если вы не так что-то поняли — то это ваши проблемы...

В-третьих, они избегают цифр и единиц измерений. В чём выражается мягкость? Кем, когда она чувствуется, в каких условиях? Какие цифры этот показатель имеет на других вагонах разных типов? Насколько и в какую сторону отличается мягкость продукции ПТМЗ от вагонов других типов и производителей? Как изменится (и будет ли меняться) мягкость с возрастом вагона? На этот предмет мы трусливо молчим, поджав хвост.

В-четвёртых, пассажиры и водители чуют костями, задницей и всеми конечностями, что вагон реально «дубовый», громяхочущий, трясующийся и жёсткий на ход. Что вагон реально хуже, чем привычная «Татра», на которой они ездят долгие годы. Посему у целых регионов есть неудержимое желание сделать двойное подвешивание за язык этих упырей, дабы думали наперёд, что говорят и что запикивают в другие города.

Итог: громкая заява про двойное подвешивание — примитивный маркетинговый трюк для лохов и не более, типа известного «масло без холестерина» (а где вы видели масло с холестерином?)

- **Сочленённые вагоны**, может быть, хороши в Европах, но на Рашенской периферии они нафиг никому не нужны, и это факт. В условиях пересечённой местности хорош одиночный вагон, и с ним нет проблем с постановкой на рельсы после схода. И основное: сочленённики требуют того самого **трамвайного пассажиропотока**, а много где он есть?

Итого: переход на «современные сочленённики» = досрочному закрытию трети трамхозаиств Этой страны. Сразу, ибо инвестировать в них никто не будет. Так что приверженцы стёкол на резине ближе к истине, ибо сама по себе низкопольность и клеёностекольщина — не панацея в Этой стране. Отнюдь.

Зацепинг



Школота атакует места для VIP

Русская народная забава, ныне получившая среди **участников** статус экстремального спорта и известная как **зацепинг**, зародилась ещё в дореволюционные годы как способ проезда на трамвае зайцем, и само-собой завоевала у школоты дикую популярность. До развала совка была даже популярнее, чем на **аналог** на **электричках**. Ввиду характерной формы сцепное устройство для сочленения двух трамваев в систему, находящееся позади сабжа, называлось ещё советскими школьниками не иначе как «колбасой» и, за отсутствием этих ваших лунапарков с горками и бабла у

школоты на эти лунапарки, использовалось в качестве весёлого развлечения в виде проезда на ней верхом. Сами же зацеперы именовались «колбасниками». Высшим мастерством катания на «колбасе» считалось встать в полный рост, постоять на колбасе несколько секунд, ни за что не держась, после чего спрыгнуть до остановки на ходу. Олдфаг замечает, что прыжки в кувырок с «колбасы» на скорости были отдельным видом Специальной Олимпиады. Также нередко водитель трамвая замечал «экстремальных пассажиров» через стекло заднего вида или ему докладывали о них **идейные бабки**, после чего последний как правило выходил на остановке надавать люлей школьникам, которые тут же делали ноги.

С наступлением зимы в Екатеринбурге можно наблюдать парочки школоты, которые используют еще одну недокументированную функцию трамвая: цепляются руками за подобие бампера (актуально для чешских трамваев), встают обеими ногами на рельс и вот так катаются. Подошва у обуви стирается только в путь, но, как видно, школите доставляет неимоверно. Также в зимнее время весьма популярно катание на жопе, картонках или санках по обледенелой поверхности трамвайного пути, зацепившись за «колбасу» или бампер. Летом же такие фокусы не пройдут, но поскольку полотно между рельсами заложено плиткой, резиной или асфальтом, либо же слегка присыпано щебенкой, зацеперы и здесь находят выход — неимоверно доставляет зацеп на роликах, скейте или веле, однако тут важно помнить одно НО — если между рельсами ВНЕЗАПНО окажется яма или дореволюционный булыжник, то при попытке такого зацепинга можно отгрести пиздюлей от самой мостовой раньше, чем прибежит и добавит водитель.

На трамваях моделей КТМ-8 и выше на заводе стали приделывать складные лесенки, находящиеся в сложенном состоянии не внутри, а снаружи, что позволяет при наличии ключа разложить её и ехать с гораздо большим комфортом, нежели на «колбасе», а также залезть на крышу и поугорать над реакцией пассажиров на остановках. Отдельно стоит сказать о трамваях в депо им. Апакова в Москве — на них вместо раскладных лесенок приделали статичные типа тех что на троллейбусах, позволяющие цепануться целой весёлой компанией. После выпиливания путём падения с «колбасы» (а ездили иногда и по двое) или поджаривания на крыше нескольких детей-героев сотрудники ГЭТ в разных городах стали православно срезать «колбасы» и лесенки или делать их выдвигаемыми изнутри на всех трамваях, но почти везде, где трамваи ходили спаркой, «колбасы» остались. В Саратове, например, «колбасы» с вагонов не выпилили (ибо большинство сабжей гоняют в спарке), и почти ежедневно на них висят парочки школоты, весело отбивающие себе яйца позади вагонов. И, якобы из-за них фонари были перенесены под самую крышу (отличительная особенность Саратовских трамваев). А то, что автомобилистам не видно ни стопов, ни поворотников, никого не ебёт. В Дефолт-сити «колбасы» также остались на всех вагонах, а лесенки практически не пострадали, и цепляющихся за них школьников также можно встретить.

Самые матёрые и бесстрашные зацеперы иногда залезают между вагонами сцепленной трамвайной системы. Целесообразность таких поездок находится под большим вопросом, ибо смотреть оттуда особо нечего, зато само катание по сравнению с зацепом позади вагона на порядок опасней, особенно если



Новый прием

ЗЦПЧ МТТЧ
 ЗЦПЧ МТТЧ
<https://www.youtube.com/watch?v=2RXaRovaAV0>
 Фронт зацеп КТМа
 Tram Surfing ;-)
 Руфрайдеры набигают
 Tramsurfing Gothenburg
 Наслаждение в самом разгаре
 Мотовоз-2: Возвращение мотовоза
 Наш мотовоз вперёд летит!
 Лучше чем на хую! [Better than a dick!]
 «Лучше, чем на хую!»

маршрут трамвая пролегает через кривые — ибо на крутых поворотах вагоны гуляют и сцепки раскачиваются так, что слететь с них проще простого. И если в случае падения с задней «колбасы» можно отделаться парой ушибов или переломов, так как скорости трамваев невысоки, падение между вагонами неизбежно приводит к измелчанию неудачливых героев под колёсами второго вагона.

Есть и ещё одна разновидность езды вне салона трамвая — трамхоп, или катание на грузовых трамваях или прицепленных к ним платформах. По сравнению с зацепом на «колбасе» или на крыше такой вид перемещения по городу намного более удобен и менее палевен. Но сама задача словить грузовой трам на порядок сложнее, так как выползают они нечасто и преимущественно ночью, а на платформе сидят злые дядьки в оранжевых жилетах с ломами и лопатами. Удобнее всего залезать в такие трамваи во время стоянки на светофорах, а можно и запрыгивать на ходу, однако это небезопасно и требует некой сноровки — при фэйле есть риск шмякнуться об асфальт или хуже того получить хард-терапию ломом по башке.

Впрочем, в наши дни более-менее регулярно школоту на трамваях можно увидеть только в Замкадсках, в Дефолт-Сити же спортсмены не особо увлекаются трамвай-зацепингом, ибо давно уже пересели на гораздо более быстрые **электрички**. Так-то!

Лулзы



Осторожно! Шок-контент!

Ниже расположено зашкаливающее количество трамваев, давящих хомячков. Настоятельно рекомендуется отогнать от экрана беременных женщин и детей, а также особо впечатлительных животных. За последствия, вызванные чтением и просмотром, ответственности не несём!

Трамвай доставляет лулзы, давя невнимательных пешеходов. Во время гололёда трамвай давит и невнимательных пешеходов тоже. При этом окружающие могут наблюдать **тонны крови**. Есть мнение, что изначально сабж назывался трамвай (от слова травма), позднее название переделали для сокрытия истинного назначения и маскировки под общественный транспорт.

Не трамвай, об... wait, ОН SHI—

Более того, трамвай способен убить даже пассажира, оказавшегося внутри него! ЛВС-86 (вагон из 2 секций) раздавил голову **школьнику**, который зачем-то засунул голову в механизм узла сочленения, из-за этого в Пореврик-Сити на все вагоны потом поставили толстую безобразную резину.

Но травма оказалась сильна: тому школьнику вслед за головой в трамвай затянуло и неокрепшие детские мозги. Впоследствии школьник вырос и стал самопровозглашённым председателем шабло с пафосным названием «Петербургцы — за общественный транспорт». Сабж назойливо убеждает граждан в том, как это замечательно — не ездить по городу на маршрутках и в ржавых гробах метро по кривым рельсам. Что поделаешь — детская травма даёт о себе знать...

Также трамвай любит таранить невнимательных автомобилистов и убивать в хлам их вёдра.

В Евпатории гоняют весьма интересные трамваи, состоящие из одного вагона разделённого на два сегмента. Что характерно, вся трамвайная линия, состоящая из 4-х маршрутов — почти сплошь однопутная. Подъезжая к остановке, трамвай сворачивает в ответвление и ждёт, пока встречный трамвай не проедет этот участок (обычно ждать приходится не кисло). А ещё в Евпатории можно встретить раритетных трамваезавров, которых легко спутать с музейными экспонатами.

У модели КТМ-5 Усть-Катавского завода есть одна доставляющая особенность. Слева, позади задней каретки, если заглянуть под брюхо, можно увидеть рубильник, который можно использовать для мелкого троллинга водителя трамвая, путём выключения первого. В положении «выкл» трамвай не может тронуться с места. Правда, матёрые трамвайщики уже знают в чём дело. Чтобы потроллить спарку из двух КТМ-5 надо выключить оба рубильника.

Говорят, что опытным вагоновожатым очень тяжело открыть категорию А,В,С,Д. Происходит это ввиду того, что ПДД предполагают для небезрельсовых довольно большие вольности, например на перекрёстках в подавляющем большинстве случаев трамвай имеет преимущество и это становится настолько привычным, что тяжело включать мозг и задумываться о порядке проезда управляя обычным автомобилем.

Пьяный трамвай
Страйк!

Горит трамвай на Бабушкинской
ч1

Трамвай устраивает акцию
самосожжения

<https://www.youtube.com/watch?v=i3u7uS719Ps>

Зажёвывает кожаных мешков
Russian tram in fire / Горящий
трамвай

Залили и дальше поехали!

Трамваи и башорг

xxx: По-моему, это верх издевательства — на трамвае написать «Таганрожцам современный транспорт»

ууу: А что им надо было написать? ууу: «Таганрожцы, так вам и надо»? xxx: Ну можно было «Таганрожцы, простите, пожалуйста»

Эпизод с трамваями Tatra T3SU из фильма "Ширли-Мырли"
Пиво холодное?

Мемы

Трамвай является **мемом** этой страны, это выражается в наличии выражений типа «не трамвай — объедет», «хам трамвайный» и «в трамвае родился».

<https://www.youtube.com/watch?v=KLyfigkohog>

Я не такая - я жду трамвая!

А вот некоторые слова и выражения, ставшие своего рода локальными мемами трамвайщиков:

- **Хлам трамвайный** — папка с любимым увлечением на компьютере трамфаната.
- **Хотели, как лучше, а получился ЛВС.**
- **Ведро (ведро с гайками, ведро с болтами, ведро с гвоздями, гроб, сарай, ведроид, ведролайнер)** — трамвайный вагон, техническое состояние/качество сборки которого оставляет желать лучшего.
- **ПТМЗ** — первый в мире производитель подвижного состава для ведротрама.
- **Воздуховоз(-ка)** — трамвайный маршрут с небольшим пассажиропотоком, также полупустой вагон.
- **Возить воздух** — гонять пустой трамвайный вагон по маршруту.
- **ПодСос** — подвижной состав соответствующего качества.
- **Стеклотара** — звук тележек, присущий трамвайному вагону ЛМ-99. Прочим вагонам данного завода тоже свойственен, но за пределами болотограда эти вагоны не очень распространены, а петербуржцы просто не знают, что бывают трамваи внезапно не издающие бутылочного звона.
- **Стиральная доска** — изрядно изношенные, давно не отремонтированные пути.
- **Ленинградский Металлолом, ЛоМохрень, Ломовозка** — трамвайный вагон марки ЛМ.
- **Низкосрака** — вагон ЛМ-99(АВН_), питерскими стыдливо называемый «пчёлка». Название получил за наличие низкопольной площадки в корме.
- **Ленинградский Вагон-Сарай, Ленинградский Вагон Столыпин, Ленинградская Визжащая Сосиска, Ленинградская Воющая/Визжащая/Вонючая Скотовозка, Long Vehicle Skotovozka** — трамвайные вагоны марки **ЛВС**.
- **ЛВС-86К** — то же, что **ЛВС**, но в модификации «коммунальный» — выпущен специально для перевозки жильцов питерских коммуналок, а также для ностальгирующих по коммунальным квартирам. Самое мемовое отражение коммунального менталитета на транспорте.
- **Утюг** — трамвайный вагон марки КТМ-5.
- **Морковка** — трамвайный вагон марки КТМ-23. Название получил за заводской рыжий окрас.
- **Огурец**^[3] — трамвайный вагон марки Т-3.
- **Лапша** — висящий яко сабж контактный провод, он же КыС-Контактная Сеть

Моар [здесь](#) и [вонь тамъ](#).

Ссылки

- [Как уметь угонять и разбирать трамваи](#) — мудрые советы начинающим гопникам
- [Трамвайный форум «Транспорт в России»](#) — основная площадка всевозможных срачей, хороших и разных
- [Совмещённый Трамвайно-Троллейбусный Сайт](#) — ещё одна. Анонимус, увы, переведён в read-only
- [списки трамваев в разных городах этой страны](#), на некоторые модели в отдельно взятом городе есть фотографии

Галерея



Бывают и такие



Трамваи! Тысячи их!



У них тоже случается любовь...



Трамвай едет в адЪ



Tram Ram



Два трамвая зверски расправляются с мерзким бензоглотом



Два трамвая затроллили бензоглота в мясо



КамАЗ неудачно попробовал на зубок новый производства Рижского завода



Казанские РВЗ-6



Татра Т6В5 из Ташкента



Породистая зебра



Калининградская модель Татра Т-4НЯ! Очаровашка!



Вагон Vario LF — объект нескрываемой гордости трамфанов из Дефолт-Сити



Уродливый расовый квазитрам ЛВС-86. Визитная карточка Порербрик-Сити



Распил-понт порербрикофилов ЛВС-2005: заработанная тобою иномарка — нищобродство



Ещё более понтовый питерский идол ЛВС-2009



...пишет вам девочка Егор из колхоза «Победа феминизма»...



Инопланетный монстр



100% речной трамвайчик!

В некоторых даже можно невозбранно побухать. Кабак на рельсах «Аннушка»

Та же рыгаловка, вид с боку. Он еще и ездит...



Новый Pesa Fokstrot в Нерезиновске



Еще один

Алсо

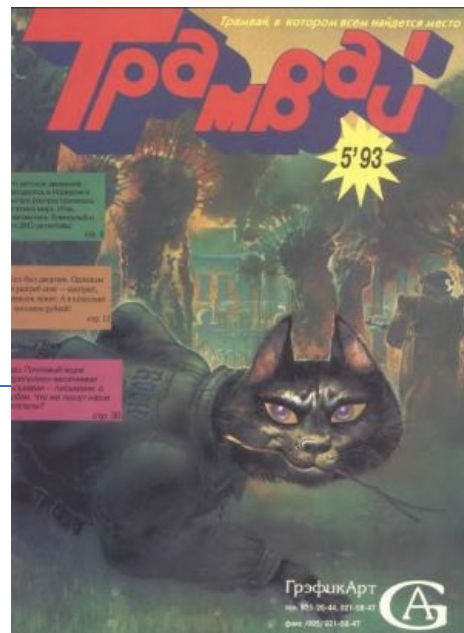
- «Трамвай» — доставлявший журнал для школоты
- «Трамвай» — песенка [Егора Летова](#) образца 1987 г.
- Трамвай — сленговое название [трамадола](#), синтетического опиоида.

Примечания

- ↑ Хотя есть Рига и Даугавпилс, где старые трамваи до сих пор ездят на штангах.
- ↑ Наиболее часто команда РРасов завода X равнодушных жителей города N представлена следующими персонажами: Стас Давыдов ака «Чёрный адвокат», Роман Агапитов ака «АРС», «РомкАРС», Владимир Фёдоров ака «ТУ2-167», cyslofillydea ака самый невъебенный транспортный дизайнер, Сергей Мурашов и др..
- ↑ Высер КТМобразных голов из Нижнего Новгорода



Транспорт



Эх, если бы нынешняя школото росла на подобных журналах...

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605](#) [Au](#)
[Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#)
[Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#)
[Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#)
[Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#)
[Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#)
[Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#)
[Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#)
[День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#)
[Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#)
[Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#)
[Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#)
[Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#)
[Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#)
[Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)