

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

В первые месяцы Первой мировой войны почти половина опытных служащих «Русского общества...» была призвана в армию. Последовавшие за этим новые массовые мобилизации еще больше отразились на составе вагоновожатых, кондукторов, слесарей и путевых рабочих. Положение настолько обострилось, что встал вопрос о сокращении объемов движения.

На состоянии городского хозяйства, и в частности трамвая, не мог не сказаться общий упадок экономики, вызванный Мировой войной, а затем и Гражданской. Обычным явлением стал недостаток, а порою и просто отсутствие материалов и деталей, необходимых для ремонта и содержания технических средств трамвая. Ощущалась острая нехватка электрической энергии.

В результате всего этого резко снизились объемы движения, увеличились интервалы, вагоны, как правило, ходили переполненными. 8 декабря 1918 года «Нижегородская коммуна» информировала читателей об обязательном постановлении горисполкома и предписании начальника городской милиции о недопущении переполнения публикой вагонов трамвая.

1 мая 1919 года нижегородский трамвай полностью остановился. Все сорок восемь вагонов остались в депо.



Завод «Красная Этна» 1 мая 1923 года



Завод «Фельзер», здание главной конторы
Фото

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

НОВОЕ РОЖДЕНИЕ ТРАМВАЯ,

ДО И ПОСЛЕ ВОЙНЫ,

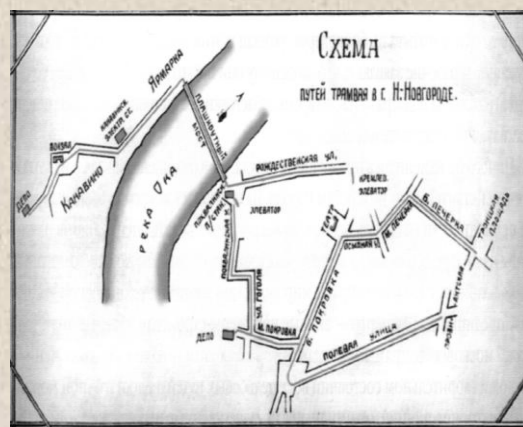
1923-1964 гг.

В течение четырех лет, которые вместили в себя Гражданскую войну, послевоенную разруху, начало НЭПа, - не звенели трамваи на улицах Нижнего Новгорода.

В первый же год мирной работы заметно увеличил производство паровозов и вагонов Сормовской завод. Еще в годы Первой мировой войны в городе появились новые крупные промышленные предприятия. На «Шуваловских дачах» расположился эвакуированный из Риги метизный завод «Этна», вскоре переименованный в «Новую Этну», а в 1922 году ставший «Красной Этной». Из Риги же был переведен разместившийся в деревне Карповка завод «Фельзер», впоследствии получивший название «Двигатель революции».

После четырехлетнего перерыва вновь открылась Нижегородская ярмарка. В 1922 году начались работы по ремонту и восстановлению улиц, тротуаров, городских инженерных сооружений. В 1923 году произошло фактическое объединение Нижнего Новгорода с основными рабочими районами, Сормовом и Канавином. Все острее ощущалось отсутствие трамвая.

Нижегородский трамвай был восстановлен трудами нижегородцев. Меньше трех месяцев потребовалось для того, чтобы открыть движение по Канавинской и Нижне-Базарной линиям. Инженеры и рабочие, опытные трамвайщики - бывшие водители, слесари, путейцы работали по восемнадцать часов. **3 августа 1923 года,** к восторгу и удивлению жителей города, сверкающие свежей краской, украшенные зеленью и цветами вагоны вышли из ворот Канавинского трамвайного парка. Парк находился в то время напротив нынешнего кинотеатра «Канавинский».



Первая схема трамвайных путей, была составлена П.М. Пискуновым в 1920-х годах



Активные участники восстановления нижегородского трамвая. В третьем ряду в центре (в форменной фуражке) П.М. Пискунов.