

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Важный этап развития нижегородского трамвая отмечен сооружением линии по Зеленскому съезду. Огромный объем работ (помимо укладки пути и монтажа контактной сети, пришлось снести значительную часть высокого земляного откоса, разобрать несколько зданий, соорудить бетонную подпорную стенку) был выполнен в рекордно короткие сроки – меньше чем за три месяца. И на этот раз не обошлось без скептиков. «Трамвай в гору не пойдет!» - слышались голоса даже специалистов. Но трамвай пошёл. 16 ноября 1924 года нижегородцы получили быстрое и удобное сообщение Большой Покровской с Кооперативной улицей и дальше через плашкоутный мост - с заречной стороной.

До сих пор трамвайные пути в основном пролегали по улицам городского округа. Но все громче заявляли о себе рабочие окраины. Расширялись заводы, появлялись новые предприятия, и рабочие, многие из которых жили в городе, тратили по несколько часов, чтобы добраться до работы и обратно. Первой ласточкой явилась линия от Канавина к старому Сормовскому вокзалу, проложенная по Московскому шоссе параллельно путям железной дороги. А летом следующего, 1925 года, началось строительство сразу двух новых линий в рабочие районы Канавина: от Московского вокзала через так называемый Ленгородок в



Балласт прибыл на строительство красноэтиновской линии



Налево пойдешь – в Молитовку попадешь, направо пойдешь - на «Красную Этну»



Трамвай трудился и будни, и в праздники

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Молитовку и от Выставочного сада (нынешний сад им. 1 Мая) до завода «Красная Этна». Около 10 километров одиночного пути было построено уже к декабрю. Однако открыть движение по новым маршрутам удалось только летом 1926 года.

«Больным» местом растущего хозяйства снова оказался подвижной состав. Не хватало вагонов, кустарные мастерские не справлялись с ремонтом. В 1924 году для нужд нижегородского трамвая были переданы со всем своим оборудованием авторемонтные мастерские губернского совнархоза, размещавшиеся в помещениях дворовых служб бывшего дома купца Рукавишникова на Большой Печерской улице. В старом каретнике разместился кузовной цех, в небольшом пристрое – складе на два окна – кузница, в бывшей оранжерее – литейная. И это была неплохая по тем временам производственная база. Появилась возможность выполнять капитальный ремонт вагонов, наладить производство целого ряда деталей.

Пелагея Павловна Захарова, одна из первых женщин-водителей нижегородского трамвая, вспоминает: «Старые эрликоновские вагончики с открытыми площадками. Тормозили только ручным тормозом. Был, правда, и электротормоз, но применяли его лишь



Пелагея Павловна Захарова водила трамвайные вагоны с 1924 года в течение 32 лет
(Снимок 30-х годов)

в экстренных случаях или при спуске с горы. Чтобы, к примеру, вывести вагон из юзового положения, надо было правой рукой изо всех сил крутить штурвал ручного тормоза, а левой лихорадочно трясти рычаг песочницы. И тормоза, и песочница были настолько несовершенны, что приходилось по нескольку раз в день лезть под вагон, чтобы подтянуть тормоза и прочистить шлаги песочницы. Особенно тяжело приходилось осенью и зимой. Шо дождь хлещет в лицо, то снег залепляет глаза, то жгучий мороз сковывает движения. Закутаешься, бывало, в семьдесят семь одежек и стоишь за контроллером. Бывали случаи, что вожатые крепко обмораживались».

В конце 1925 года прибыли из Киева 9 старых вагонов. Это мало изменило положение.