

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

В 1927 году с большим трудом удалось полностью закончить строительство городского кольца. Был построен двухпутный участок линии от площади Свободы до Сенной площади. 10 октября 1927 года кольцо замкнулось. Этот день можно считать днем рождения «двойки» - одного из самых популярных (и самых критикуемых) трамвайных маршрутов Нижнего Новгорода.

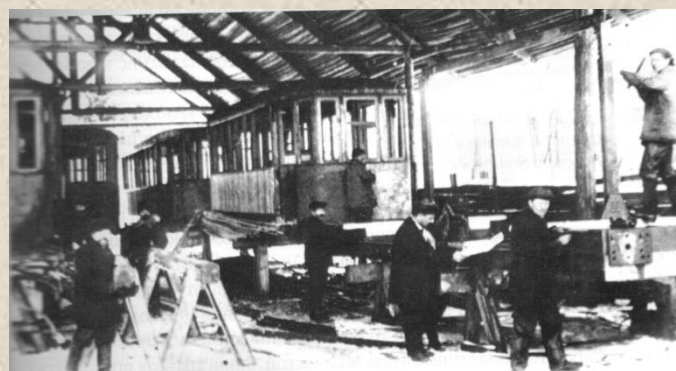
В том же 1927 году в городе появились первые автобусы: четыре импортных «Рено» и четыре, как их тогда называли, автокара, кузова для которых были изготовлены в Центральных мастерских треста механического транспорта.

Н.В.Батанов, работавший водителем автобуса с 1930 года, рассказывает, что в Центральных мастерских автобусы ремонтировались, а технические осмотры и ночной отстой осуществлялись в том самом гараже на ул. Литвинова, где впоследствии разместилась спецавтобаза трамвайно-троллейбусного управления.

Пуском нового вида маршрутного пассажирского транспорта город порадовал горожан 2 ноября 1927 года. Ровно в тринадцать часов с площади Лядова отправился в пробный пробег весь городской автобусный парк: четыре автобуса. Только что прибывшие в город машины вызвали всеобщее восхищение.



Кремлевский трамвайный парк, переоборудованный из кавалерийского манежа. 1927 год.



В центральных вагоноремонтных мастерских собирались прицепные вагоны.



Строительство Мызинской линии. Слева – Е.А.Илюшин

Увлеченно писал репортер на страницах газеты: «...На рамах, изготовленных французской фирмой «Рено», установлены кузова фабрики «АМО». ...Автобусы имеют электрическое оборудование по последнему слову

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

техники... В каждом помещается до 27 пассажиров...» Пробный рейс от площади Лядова до Мызы и обратно без остановок занял 40 минут. Через несколько дней заработали три маршрута: первый, кольцевой (Советская площадь - Лыковая дамба - улица Краснофлотская - улица Свердлова - Советская площадь), второй (Советская площадь - Московский вокзал - Молитовка), третий (Советская площадь - Московский вокзал - Сормово). На Мызу автобус пошел лишь в мае 1928 года, однако уже в следующем году машины начали работать только на участке Канавино – Сормово. Автобусное движение было по началу неустойчивым. Из-за поломок машин, из-за недостатка горючего оно прекращалось в 1932, 1933-1934, 1942 годах. Лишь в 1934 году, когда трест механического транспорта был преобразован в Управление Городского трамвая, автобусы получили самостоятельность. По-настоящему автобусное движение возобновилось лишь 1 июня 1945 года.

Начался многолетней марафон взаимодействия, а порою и соперничества двух основных видов пассажирского транспорта, вскоре разведенных по разным отраслевым структурам. Вначале на долю автобуса приходилось весьма незначительная часть пассажирских перевозок. Еще в 1940 году трамвай в целом по стране перевозил 85,5% всех городских

пассажиров, однако к середине 1970-х, несмотря на быстрое развитие, троллейбуса и метро, автобус принял на себя уже больше половины всего объема.

Вернемся же в 1927 год. Уже тогда начали ощущаться существенные противоречия в развитии самого города и его транспортной сети. Быстрые темпы строительства города, рост его промышленности заставили находить возможные сооружения новых и новых линий. В то же время недостаток вагонов, отставание производственной базы ощутимо снижали качество работы уже открытых маршрутов.

В 1928 году строительство новых трамвайных линий приостановилось. Более того, с пуском автобусных маршрутов головной участок Сормовской линии оказался настолько убыточным, что был закрыт для пассажирского движения. Несколько раньше прекратилось движение и по последнему узколинейному участку. Встал вопрос о закрытии элеваторов.

