

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

В начале 1941 года трамвайщики вновь приступили к сооружению новой линии по Московскому шоссе. Работы на этом объекте начинались еще в 1933 году, однако из-за недостатка средств они были законсервированы. Не удалось довести стройку до конца и в 1941 году.

Началась война.

На территориях предприятий нижегородского трамвая есть скромные памятники, мемориальные доски с именами тех, кто ушел на фронт и погиб в боях за Родину.

Не легко приходилось в годы войны тем, кто трудился в тылу. Женщины – кондукторы в предельно короткие сроки осваивали практику вождения трамваев, слесарное дело, электротехнику. В 70-е годы руководитель лучшего в городе трамвайного депо №2 А.Ф. Пирогова, вспоминала эти трудные годы: «Приходилось по двенадцать часов не уходить из вагона, ночевать прямо в салоне, домой ездить было некогда. Особенно зимой доставалось, вагоны-то были холодные... Протрем солью отверстие с пяточок в окне кабины и едем. Сейчас и не вериться, что всё это было».

Действительно, из-за острого дефицита электроэнергии вагоны не отапливались. Водитель и кондукторы в зимнее время получали валенки и фронтовые полушубки. На остановке у

Московского вокзала для бригад, работавших на «горных» (первом и десятом) маршрутах, один раз в смену выносили в чайнике горячий кофе с сахарином и по два пирожка бесплатно.

За время войны вражеские бомбардировщики совершили шестьдесят четыре налета на город. Наиболее активной была немецкая авиация летом 1943 года. Только с 4 по 22 июня в семи налетах на Горький участвовало в общей сложности более семисот самолетов. Только в июне девять раз бомбили город.

Особенно трудно пришлось автозаводу. В один из налетов вся линия от Северной проходной автозавода до Соцгорода была превращена в груды искореженных рельсов, поваленных опор, развороченной земли, перемешанной с кусками асфальта и обломками шпал. Движение было восстановлено через двенадцать часов.

Осенью 1941 года, когда фашисты рвались к нашей столице, из тыловых областей по железным дорогам к Москве сплошным потоком шли воинские эшелоны, поезда с военной техникой, боеприпасами. Навстречу продвигались санитарные поезда, маршруты с оборудованием эвакуируемых заводов. Ситуация на Западном фронте сложилась так, что 8 из 12 железнодорожных линий, ведущих к Москве, были перерезаны фашистами.

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Поезда шли либо по глубокому обходу через Северную дорогу, либо через Муром. Лучшим представлялся выход на Казань, но пропускная способность одноколейной линии явно была недостаточной. Нельзя было связать напрямую с Москвой или Кировом через Арзамас. Железнодорожного моста через Оку ещё не было. И тогда инженер Горьковского «Желдорпроекта» Н.В. Адрианов предложил смелое решение: пропустить железнодорожные составы через городской мост по путям трамвая. Задача была решена. Правда, только с третьей попытки специально сформированный воинский эшелон из четырех платформ с танками и артиллерийскими орудиями прошёл по трамвайным рельсам. Во время прохода «пробного» поезда железнодорожники, мостовики и трамвайщики вместе стояли под первым пролетом на берегу Оки. Все работники, которые участвовали в этой операции, впоследствии были награждены медалями «За оборону Москвы».

15 июня 1943 года в УТТП пришла правительственная телеграмма. Верховный Главнокомандующий благодарил рабочих, служащих и инженерно-технических работников горьковского трамвая, собравших четверть миллиона рублей на строительство эскадрильи имени Валерия Чкалова.



Так ездили в годы войны.



Январь 1943 года – выпускники курсов вагоневажателей

В конце 1941 года вагоноремонтный завод принял на свои недостроенные площади оборудование и рабочих эвакуированного из Брянска оборонного завода. Через несколько недель он начал производство боеприпасов как машиностроительный завод № 729, филиал завода «Двигатель революции». На оборонные нужды начали работать и старые ремонтные мастерские на улице Лядова, переданные эвакуированному из Киева заводу им. Петровского.