

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

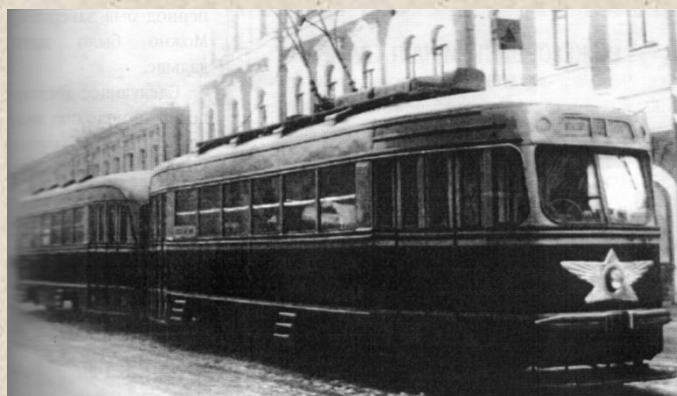
Война кончилась!

Восстанавливать трамвайное хозяйство принялся весь город. Крупнейшие горьковские заводы – ГАЗ, «Красное Сормово», станкозавод, «Двигатель революции», авиационный и машиностроительный – в 1948 году капитально отремонтировано двадцать моторных вагонов серии «Х». На ряде предприятий удалось наладить изготовление запасных частей. Серьезная помощь была оказана вагоноремонтному заводу. Тысячи горьковчан принимали участие в массовых субботниках по ремонту и реконструкции трамвайных путей. Реконструировалось и трамвайное депо: сооружался пристрой, пополнялось оборудование, улучшались бытовые условия. Стал поступать новый подвижной состав. Из Куйбышева прибыли двенадцать вагонов серии КМ, из Казани – шесть, а из Москвы – четыре прицепных КЛ. К 1950 году численность инвентарного парка вагонов достигла двухсот сорока единиц, что несколько превышало довоенный уровень.

В 1953 году на Зеленском съезде путь, по которому трамвай шел в верхнюю часть города, удалось перенести к откосу (ранее вдоль откоса был уложен только спускной путь), для чего потребовалось срезать часть склона кремлевского холма. Потрясенный откос ответил серьезным оползнем. Пришлось построить специальную



Трамваю помогал весь город



Вагоны КММ-1 и КЛЛ-1

подпорную стенку, работающую и поныне. Через год второй путь получила и линия, которая вела к заводу «Двигатель революции».

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Следующие десятилетие прошло под знаком развития трамвая.

В 1955 году была построена трамвайная линия по проспекту Жданова. В 1956 году в предельно короткие сроки завершилось строительство путей в Сормовском районе. Более одиннадцати километров одиночного пути позволило замкнуть сормовское кольцо. По кольцу пошел маршрут №13, по встречным направлениям этого кольца – маршруты № 6 и 7, что заметно улучшило транспортное обслуживание жителей отдаленных поселков. Успех строительства во многом был обеспечен массовым участием в нем рабочих и служащих района. Метод строительства, который в то время называли народной стройкой, получил «постоянную прописку» на городском электротранспорте. В том же 1956 году этим методом осуществили строительство второго пути между автозаводскими поселками Малышево и Гнилицы, в 1957 году – продление семнадцатого маршрута. Оба автозаводских объекта строили путейцы железнодорожного цеха автозавода с участием многих организаций района, выделявших рабочих, строительную технику и автомобильный транспорт.

Быстрое развитие маршрутной сети требовало не только увеличение



Вагон МПВ-82



МПВ-82 приближается к «Скобе»



Линия 17-го маршрута.

У Центрального клуба автозавода

инвентарного парка вагонов, но и его качественного обновления. Продолжались поставки вагонов МПВ-82 из Риги, а с 1961 года начали поступать новые рижские вагоны РВЗ-6.