

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

К 1977 году электротранспорт впервые начал уступать своему конкуренту – автобусу, парк которого в это время начал интенсивно пополняться импортными «Икарусами». И все-таки со всем этим можно было справиться. Но в середине 1970-х изменилась общая ситуация в городе. Резко сократились капиталовложения. План 1976 года не предусматривал начала строительства ни одного нового объекта для трамвая. Более того, прокладка трамвайной линии через Мызинский мост была прекращена, и общегородская магистраль, связывающая верхнюю и нижнюю части города, вошла в строй без трамвая.

Массовыми стали отвлечения сил и средств на всякого рода перекладку путей и переносы контактной сети в связи с реконструкцией улиц и городских инженерных сетей, участились временные остановки движения по этим же причинам. Трамвайно-троллейбусное управление оказалось недостаточно готовым к этим изменениям.

Обычным летним днем 1977 года в тесном вагончике передвижной прорабской управления благоустройства на Комсомольской площади руководители города провели первое рабочее заседание штаба по подготовке к строительству нового важного объекта. Это заседание имело особое значение для горьковских трамвайщиков.

Город начал строить метро. Конечно, было бы несправедливо именно строительством метро объяснять затянувшийся спад в работе горьковского трамвая. К этому времени обозначились серьезные внутренние проблемы ТППУ. Прежде всего, необходимо отметить ухудшение подвижного состава, причем не смотря на обновление парка. Первое трамвайное депо на этом этапе не справилось с особенностями ремонта и содержания новых чехословацких вагонов П-3. Наряду с острым дефицитом запчастей, который испытывали все депо, мешал острый недостаток денежных средств. Росло число просроченных плановых ремонтов. Заметно ухудшилось их качество, не работали системы предметной диагностики. И все-таки, строительство метро существенно повлияло на уровень работы наземного транспорта. Вернее, не само строительство, а методы, которыми оно велось. Сейчас, через много лет после пуска ясно, что даже в сегодняшнем, «усеченном», варианте метро – благо для граждан, но стремление ускорить и удешевить его строительство в чем-то за счет интересов трамвая и троллейбуса воспринималось и воспринимается болезненно. Силы и средства, предназначенные не только для строительства и капитального ремонта, но и даже выделенные для эксплуатационных подразделений

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

ТЭПТУ,- все они были подчинены задачам сооружения метрополитена и проведению сопутствующих работ по городским инженерным сетям. За счет средств городского электротранспорта выполнялись, к примеру, работы по временному выносу путей и контактно-кабельных сетей с площадок строительства станций метрополитена, а в ряде случаев и по их возврату на прежнее место. В связи с этим следует сказать, что как и все предприятия и организации города, привлеченные к участию в решении важной общегородской задачи, электротранспортники сумели неплохо потрудиться на объектах, связанных со строительством метро. Их труд был достойно отмечен в дни пуска первой очереди метро.

Велики были и вынужденные потери доходов трамвайщиков. За три года (1977-1979) только исполком городского Совета принял сорок шесть решений о закрытии отдельных маршрутов на срок до полугода. Но медленно, постепенно ситуация менялась к лучшему. Еще в 1978 году с большим трудом удалось преодолеть нежелание Главка МЖКХ РСФСР увеличивать количества городов, эксплуатирующих вагоны чехословацкого производства. К концу лета первая партия прибывших с ЧКД – Прага вагонов ТТ-3 была расконсервирована и опробована.



Трамвай РВЗ-7



Вагон РВЗ-6М



Новые вагоны ТТ-3 прибыли на подъездной путь завода