

ТРАМВАЙ В АВТОЗАВОДСКОМ РАЙОНЕ

Идея -
Олег Демичев
Редактура,
верстка -
Олег Чалков





В тридцатые годы XX века в нашей стране развернулись невиданные по своим масштабам стройки. В Нижнем Новгороде в это время рождался город в городе (ныне Автозаводский район): строился новый автомобильный завод, а параллельно с ним и вся необходимая инфраструктура.

Решение о строительстве Нижегородского автомобильного завода было принято весной 1929 года. 4 марта был подписан соответствующий приказ Высшего совета народного хозяйства СССР за № 498, еще через месяц определены с местом строительства. Это была деревня Монастырки под Нижним Новгородом. Выбор был не случаен. Нижний Новгород был промышленно развитым городом, имел квалифицированные рабочие кадры, стоял на слиянии Оки и Волги, являлся крупным железнодорожным узлом.

Тысячи людей со всей страны приехали на строительство автомобильного завода. Привлекались рабочие с окраин Нижнего Новгорода, были привлечены из ближайших сел и деревень крестьяне, население Монастырки, на месте которой строился завод. Это были простые, неграмотные люди, они строили цеха и бараки для рабочих, а в свободное время учились грамоте в специально отведенных классах. Они же и стали первыми рабочими автомобильного завода.

Нижегородский Автомобильный Завод был построен в невероятно быстрые сроки, всего за 18 месяцев. 1 января 1932 года прозвучал заводской гудок, символизирующий рождение первого полностью построенного в СССР автомобильного завода. 29 января 1932 года с конвейера сошел первый 1,5-тонный грузовой автомобиль НАЗ-АА - легендарная «попугайка», родоначальник всех грузовиков марки ГАЗ. Автомобилу суждено было стать флагманом отечественной автомобильной промышленности.

Город рабочих рос с удивительной скоростью – там, где еще год назад были пустыри и болота, вырастали жилые кварталы, школы и детские сады. К проектированию района привлекались лучшие архитекторы страны и города. Од-

ним из первых зданий, недалеко от центральной площади Автозавода в 1930 году была построена гостиница «Волга». Проект здания был разработан нижегородским архитектором В. А. Орельским. В разное время в гостинице останавливались Орденоносцы, Молотов, Калинин.

В 1931 году по проекту архитектора Б. М. Анисимова были построены традиционные четырехэтажные дома по проспектам Молотова и Кирова. В них поселились первые рабочие и инженеры автомобильного завода.



Гостиница «Волга»

Не менее интересен, хотя и не столь масштабный, и так называемый «Радиусный» дом на Молодежном проспекте. Дом введен в строй в 1937 году, он проектировался в Москве архитекторами Красильниковым и Погодовым. В этом же году под руководством московского архитектора Гринберга был построен кинотеатр «Мир», а в 1938 году на проспекте Октябрь Автозаводский университет (архитектор Л. М. Наппельбаум) и многоквартирный дом, точнее целый жилой квартал, так называемый «Серый Бусыгинский» (по проекту профессора архитектуры Голосова).

Все эти здания относятся к памятникам федерального и регионального значения и охраняются государством.

При столь бурном развитии Автозаводского района в 30-х годах появилась необходимость в перевозках населения. И району, и заводу был необходим общественный транспорт. Нижегородский трамвай тоже стремился не отставать от высоких темпов развития города. Так, в 1931 году сормовичи встречали трамвай, пришедший к ним из Канавина, а в 1932 году была открыта еще одна линия в Сормовском районе от станции Варя до завода им. Орденоносцев. А еще раньше, в 1926 году, трамвайное движение пришло в Монетовку и на Красную Этпу.

После этого Трест Механического Транспорта (ТМТ) приступил к организации трамвайного движения в Автозаводский район. В ноябре 1932 года началось строительство семикилометровой двухпутной линии от Канавина до Главной проходной автомобильного завода. Строительство осуществлялось вдоль грунтовой дороги, ведущей на авто-



На строительстве Горьковского автозавода

завод, по территории теперешнего Ленинского района. 1 апреля 1933 года (через 5 месяцев) линия была сдана в эксплуатацию. Автозаводскому трамвайному маршруту был присвоен № 8 (Вокзал - Главная проходная Автозавода). Вот что писала на следующий день областная газета: «1 апреля 1933 года утром моторный вагон с двумя прицепами совершил пробег Канавино - Автозавод - Канавино. С 6 часов вечера на линии началось регулярное движение. Будет курсировать пять моторных вагонов с прицепами. Они могут одновременно забирать тысячу пассажиров... Для рабочих автозавода, живущих в Сорновском и Свердловском районах, кончилась полоса поисков возможности выбраться домой с завода».

На рубеже 20-х и 30-х годов руководителем предприятия ТМТ, а затем и начальником Управления Горьковского Трамвая стал Е. Ф. Колотилин, проработавший в этой должности до 1937 года (с перерывом на полтора года в связи с работой на строительстве Автозавода). Это был человек большой энергии и организаторских способностей, немало сделавший для развития электротранспорта в Нижнем Новгороде, в том числе и в Автозаводском районе.

К 1935 году в городе сложились уже достаточно четкая маршрутная система трамвая в городе Нижнем Новгороде, наметившая основные направления развития. Действовало одиннадцать маршрутов: №1 (Вокзал - Кремль), №2 (Городское кольцо), №3 (Вокзал - Молитовка), №4 (Вокзал - Красная Этна), №5 (пл. 1 Мая - Мыза), №6 (Вокзал - Сорново), №7 (Вокзал - Басенка), №8 (Вокзал - Главная проходная Автозавода), №9 (Вокзал - пл.1 Мая), №10 (Вокзал - Скоба), №11 (Скоба - Главная проходная Автозавода).

Однако необходимость расширения маршрутной сети по-прежнему была велика. В первую очередь ждали трамвая новостройки быстрорастущего Автозаводского района - самого молодого в городе. В феврале 1936 года президиум Автозаводского райсовета обсудил вопрос о продолжении



Площадь Челюскинцев

трамвайной линии до Соцгорода. После заключения договора ТМТ начал подготовительные работы, и в этом же году от главной проходной завода, куда трамвайные пути пришли тремя годами ранее, были построены 2,8 километра двухпутной линии вдоль завода и далее по пр. Кирова. 17 сентября 1936 года было открыто трамвайное движение от Главной проходной по пр. Кирова, до цитковых строений в Соцгороде, куда пошли трамвайные поезда нового маршрута №12.

В 1935 году в границы Автозаводского района вошли поселки Гиньшицы, Стригино, Нагулино и Малышево. В 1937 году начинается строительство трамвайных путей от завода в сторону Гиньшиц. Работы по укладке трамвайной линии постоянно отставали из-за нехватки строительных материалов и рельсов. На помощь пришел автомобильный завод. В 1938 году от автозаводской линии начинает действовать новое направление - еще 5,2 км двухпутки, построенные трестом «Стройгаз», соединили завод с поселком Малышево. Вскоре это направление было продлено еще на 4,8 километра. Правда, на этот раз вагоны шли по однопутной



Трамвайная линия на проспекте Кирова



Великая Отечественная война. Авианалет

линии с разъемом. 10 февраля 1940 года хорошо известный автозаводцам современный маршрут № 8 пошел в Стригино и Тиллицы. Одновременно в поселке Стригино появилась и новая тяговая подстанция.

В воскресенье день 22 июня 1941 года работа на предприятии вела в обычном режиме. В ремонтных цехах депо бригады слесарей подготавливали подвижной состав к рабочей неделе. На линии ходили по своим привычкам для трамваев маршрута. В трамваях большинство пассажиров были молодые люди, ведь днем ранее в учебных заведениях прошли выпускные вечера. Город отдыхал в парках. В Стригинском бору на автозаводе было шумно и весело. Молодежь собралась на игровой площадке и с азартом играла в волейбол. Побеждала команда литейщиков автозавода, и юные красавицы-болельщицы хлопали в ладоши, радуясь каждому забитому мячу. В полдень по радиосвязи из репродукторов прозвучал голос председателя Совнаркома В.М. Молотова: «Граждане и граждане Советского Союза! Сегодня, в 4 часа утра, без предъявления каких-либо претензий к Советскому Союзу, без объявления войны, германские войска напали на нашу страну». Услышав сообщение о начале войны, люди потянулись к заводу, трамвай автозаводских маршрутов были переполнены встревоженными пассажирами. На площади у Главной проходной состоялся общезаводской митинг. Рабочие и инженеры поклялись отдать все свои силы делу Победы.

Не остались в стороне и сами трамвайщики, десятки водителей, электромонтеров, путейцев, ремонтников уходили на фронт. Нелегко приходилось в годы войны и тем, кто трудился в тылу. Квалифицированные кадры ремонтников оказались необходимыми заводам, работавшим на оборону. В конце 1941 года вагоноремонтный завод Треста Механиче-

ского Транспорта, приняв на свои недостроенные площади оборудование и рабочих эвакуированного из Брянска оборонного завода. Путицы проделали большую работу, чтобы по трамвайным путям горьковского моста могли пойти железнодорожные эшелоны.

Водителям приходилось работать по двенадцать часов не выходя из вагона, не спали на работе. Зимой было еще тяжелее, трамваи были холодные, из-за острого дефицита электроэнергии отопление не включали. Водители и кондукторы в зимнее время получали валенки и форменные полушубки, а на «горных» маршрутах организовывали горячее питание.

А бывало и просто страшно. Во время войны вражеские бомбардировщики совершили сорок три налета на Горький, особенно тяжело пришлось автозаводскому району. Впервые автозавод бомбили в самые ожесточенные дни обороны Москвы. 4 ноября 1941 года среди бела дня самолеты летели так низко, что на крыльях была видна фашистская свастика, самолеты пролетели над улицами Соцгорода, заводскими проходными и сбрасывали бомбы. Пострадали в основном местные жители и эвакуированные женщины, и дети из Москвы. В феврале 1942 года немецкие самолеты подкралась к автозаводу так скрытно, что даже не была объявлена воздушная тревога. Бомбежки продолжались до 22 июня 1943 года. Всего в ходе налетов немецкая авиация совершила 645 самолетовылетов, сбросив на город 1631 фугасных и более 3390 зажигательных бомб. Из них соответственно на автозаводский район 1095 и 2493. Не раз выходили из строя при бомбежках трамвайные пути автозаводского направления. В один из налетов вся линия – от Северной проходной автозавода до Соцгорода – была превращена в груду искореженных рельсов, поваленных опор, развороченной земли, перемешанной с кусками асфальта и обломками разбитых шпал. Сегодня трудно это представить, однако движение было восстановлено через двенадцать часов.

Многие из тех, кого провожали трамвайщики, так и остались солдатами Отечественной войны. Вечная им память! Те, кто выжил в лихую годину, вернулись с ранениями, с боевыми наградами, вернулись для того, чтобы жить и снова трудиться на благо трамвая. После окончания войны триста пятьдесят наиболее отличившихся работников Управления горьковского трамвая были отмечены медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной Войне 1941-1945 годов».

В послевоенные годы, обоснованная создавшимся положением коллегия Министерства коммунального хозяйства РСФСР отметила в своем решении: «Трамвайное хозяйство города Горького доведено до грани развала». Были назначены меры по улучшению работы. Однако добиться быстрого перевосхода не удалось. В 1947 году пробег трамвайных вагонов и объем пассажирских перевозок упали до уровня 1933 года, выпуск вагонов на линию оказался близким к показателям 1934 года. Было необходимо восстановление трамвайной системы.

Восстанавливать трамвайное хозяйство принялся весь город. Горьковский автомобильный завод, заводы «Красное Сормово» и «Двигатель революции» в 1948 году капитально отремонтировали двадцать моторных вагонов серии «Х». На автозаводе удалось наладить изготовление запасных частей для трамваев. Но все-таки основная тяжесть восстановительных работ легла на плечи коллектива трамвайщиков. Работа велась и в цехах трамвайных дел, улучшалась

содержание подвижного состава, организовывалось восстановление вагонов своими силами. Четыре прицепных вагона серии «М» построили на Вагоноремонтном заводе, работники депо восстановили два моторных вагона «Х» и четыре прицепных вагона «М». Поступило 19 новых вагонов серии КМ с Сормовского завода. Приходили вагоны из соседних городов. Из Куйбышева прибыло двенадцать, из Казани шесть моторных вагонов серии КМ, а из Москвы четыре прицепных вагона КП, построенные в Коломне.

Не отставали в работе по восстановлению путейцы и энергетики. Был внедрен в больших масштабах метод ремонта пути без остановки движения. Выполнялась большая работа по усилению пути и стрелочных переводов. Широко применялась термитная сварка рельсовых стыков. Заметно сократилось число сходов вагонов с рельсов, возросла скорость движения. На ряде действующих подстанций энергетики обновляли оборудование. Были усилены контактные сети, началась замена деревянных опор. Уменьшилось количество обрывов проводов.

К этому времени Управление Горьковского Трамвая стало Трамвайно-Троллейбусным Управлением (ГТТУ): в июне 1947 года на городских маршрутах появился троллейбус. Однако в первые годы работы троллейбуса маршрутная сеть развивалась медленно и нагрузка на трамвай не уменьшалась.

Быстрое развитие трамвая - как в городе в целом, так и в Автозаводском районе - настоятельно требовало не только дальнейшего увеличения парка вагонов, но и повышение качества обслуживания. В ремонтных цехах трамвайных депо была проведена большая работа по увеличению межремонтных пробегов вагонов. Инженеры и техники ВРЗ и ремонтных служб депо добились повышения сроков служ-

бы деталей и агрегатов. Много потрудились и руководители - вновь вернувшийся в коллектив начальник управления Е. Ф. Колотилин, главный инженер И. А. Юдов, начальник технического отдела В.А. Страшинов.

В 1948 году с Усть-Катавского завода пришло десять новых двухосных вагонов серии КТМ-1 и КТП-1, но для эксплуатации в Автозаводском районе они не подходили из-за малой вместимости.

В 1949 году на смену старым вагонам пришли четырехосные МТВ-82 с Рязанского вагоностроительного завода, четырнадцать вагонов в Кремлевский трамвайный парк. Испытание на линии и дальнейшую эксплуатацию они проходили в нагорной части города Нижнего Новгорода, а далее эксплуатировались и в заречной части.

Следующее десятилетие прошло под знаком бурного развития трамвая. В 1955 году Горьковское Трамвайно-Троллейбусное Управление запускает на Автозавод новый трамвайный маршрут №16 (Скоба - Соцгород). Маршрут следует через Окский мост на железнодорожный вокзал, а далее по Автозаводскому шоссе на пр. Кирова в кольцо Соцгорода.

В 1955 году Горьковское Трамвайно-Троллейбусное Управление начинает строительство на Автозаводе нового трамвайного маршрута №17, от Автозаводского шоссе по проспекту Жданова до 35-го квартала. Вот что пишет в то время местная газета: «Осенью 1955 года автозаводцы получат замечательный подарок: новую трамвайную линию. От кольца у пос. Строителей трамвай пойдёт до универсамата, затем повернёт направо и будет следовать по пр. Жданова до 35-го квартала.

К строительству трамвайной линии уже приступили. Работы ведёт Горьковское Трамвайно - Троллейбусное



Трамвайная линия на проспекте Жданова. «Радушный» дом



Поезд из трамвайных вагонов *Х* и *М* в кольце «Соцгород» управление. 1 ноября новый путь должен быть сдан в эксплуатацию. На линии «Комсомольская проходная завода - 35-й квартал», будет ежедневно ходить 5 составов трамвайных вагонов».

Рельсы, шпалы и строительный материал подвозили, опережая строительство. Работы велись быстрыми темпами. Уложен двухколейный узел в районе универмага, летом наполовину закончены земляные работы, уложены шпалы и рельсы на протяжении 400 погонных метров пути. Проведена большая работа по термитной сварке стыков рельс, поставлены опоры с кронштейнами для подвески контактного провода.

Стремясь раньше срока сдать трамвайный путь в эксплуатацию, хорошо трудилась бригада укладчиков Николая Семеновича Кондраченко. От укладчиков не отстала и бригада землекопов, возглавляемая Анной Осиповной Чикуровой. Дневное задание бригады ежедневно перевыполняла на 35-40 %. Для прохода рабочих вагонов со строительными материалами уже открыт путь от универмага до кольца 35-го квартала.

4 ноября 1955 года новый трамвайный маршрут №17, был открыт в 9 часов утра, первый вагон этого маршрута отправился от остановки «Главная проходная», дойдя до универмага, трамвай повернул направо и пошёл по проспекту Жданова к 35-му кварталу в район нового малоэтажного строительства.

В 1956 году используя рельсы, полученные от разборки железнодорожного пути на станции Гороховец Горьковской железной дороги, осуществили строительство второго пути между поселком Малышево и Гинлицы. Второй путь позволил увеличить количество подвижного состава на маршруте. Для жителей поселков Малышево и Гинлицы появилось

больше возможностей добраться до центра Автозаводского района и самого завода за меньшее время.

В 1957 году продлили маршрут №17 до коллективных садов автозаводцев. Рельсы передали от разборки подъездного пути к «Почтовому ящику №5», с железнодорожной станции Жолново. Маршрут начал обслуживать жители 43-го и 52-го квартала.

Оба этих объекта строили путейцы железнодорожного цеха Автозавода с участием многих организаций района, выделявших строительную технику, автомобильный транспорт и рабочих.

В 1958 году на улицы заречной части города, в том числе и Автозаводского района на левую выходят трамвайные вагоны Ленинградского вагоноремонтного завода ЛМ-49, ЛП-49. С конструктивной точки зрения новые трамвайные вагоны серьезно отличались от трамвайных вагонов серии «Х» и «М», а так же хорошо зарекомендовавших себя трамвайных вагонов КМ, которые выпускались и в нашем городе, на заводе «Красное Сормово».

В 1959 году на Автозаводском шоссе (сейчас проспект Ленина) в районе современной станции метро «Пролетарская» для обслуживания автозаводских маршрутов было открыто временное депо, точнее, ремонтный пункт «Восточный», представлявший собой филиал трамвайного депо №2, и рассчитанный на 35 двухвагонных поездов КМ-КТЛ. Восточный филиал возглавил Е. В. Серов.

С 1935 года по 1960 год добавилось семь новых трамвайных маршрутов: №8 был передан новому маршруту (Автозавод - Гинлицы), №12 (Вокзал - Соцгород), №13 (Сормовское кольцо), №14 и 15 (Скоба - Вокзал, а далее по 6 и 7-му маршруту), №16 (Скоба - Соцгород), №17 (Автозавод - 43-й квартал), №18 (пл. Лядова - Лапиха)

Много труда и заботы отдали в эти годы развитию трамвая и улучшению работы маршрутов руководители и специалисты: Службы энергоснабжения В. М. Резнизов, Л. И. Морев, А. И. Вахланова, Ю. И. Новодворцев, Н. Б. Новиков, В. В. Никитин, службы пути И. Е. Попов, Е. Л. Илюшин, В. И. Выборнов, Я. С. Кузин, А. С. Карнов, службы движения М. С. Уляшов. Начальники трамвайных депо Н. В. Шляпников и М. Э. Тепляков.



Ремонтный пункт «Восточный»



Поезда из вагонов ЛМ-49/ЛП-49 (слева) и КМ/КП на маршрутах №№ 17 и 12

С 1958 года начальником Горьковского Трамвайно – Троллейбусного управления стал Иван Андреевич Юдов, проработавший в этой должности до 1964 года, а с 1970 года по 1984 год, принимавший активное участие в подготовке водителей трамвая и троллейбуса в качестве мастера производственного обучения и преподавателя курсов по подготовке водителей.

В 1960 году Строительный трест №2 «Промстрой» на пустыре 52-го квартала, там, где недавно появилась конечная остановка трамвайного маршрута №17, начал строительство Автозаводского трамвайного депо. Возглавил стройку управляющий трестом №2 В. С. Лебедев и начальник Строительного Монтажного Управления А. П. Тешинев, которые впоследствии стали видными работниками в системе городского хозяйства.

С 1961 года в Горький стали поступать новые трамвайные вагоны из Риги РВЗ-6 и из Ленинграда ЛМ-57. Вагоны имели большой салон, что позволяло вместить больше пассажиров. Ленинградские вагоны отличались наличием трех дверей, что обеспечивало сокращение времени при посадке и высадке пассажиров на остановочных пунктах. И те, и другие встречались на автозаводских маршрутах, но лишь

на тех, что заходили в район из Канавино и нагорной части города.

В 1964 году Горьковское трамвайно-троллейбусное управление возглавил Юрий Маркович Косой, проработавший в должности начальника ГТТУ до 1987 года. По окончании в 1949 году МИСИ им. В.В. Куйбышева, Ю.М. Косой был направлен на Горьковский автомобильный завод, где проработал пятнадцать лет: мастером, старшим дорожным мастером, начальником службы пути и главным инженером железнодорожного хозяйства ГАЗ. Одновременно он принимал участие в строительстве трамвайных путей по проспекту Жданова и второго пути от поселка Малышево до поселка Гвиздицы с 1955-1957 год. С 1988 года работал в Горьковском инженерно-строительном институте доцентом, а позднее профессором в Нижегородском архитектурно-строительном университете.

Юрий Маркович Косой награжден орденами и медалями. Является заслуженным работником жилищно-коммунального хозяйства РСФСР, почетным работником транспорта России, лауреатом международной премии «Золотая колесница». Имеет звание «Почетный гражданин города Нижнего Новгорода».



Новое построение Автозаводское трамвайное депо



Руководители Автозаводского трамвайного депо (слева направо): Н. Антонов, Ю. Доровских, А. Иванов

Город рос быстро. И транспорт вновь не успевал за этим темпом. Прежде всего, было необходимо решить проблему технической базы электротранспорта в Автозаводском районе. К 1965 году трамвайное Депо №3 уже было в основном построено и вот-вот примет на свою территорию подвижной состав и рабочих. Основной коллектив водителей и слесарей был образован из кадров трамвайного депо №2. В первый год работы, депо возглавил уже упоминавшийся Е.В. Серов. Вскоре начальником депо стал автозаводец Николай Петрович Антонов, проработавший в этой должности до 1977 года.

В весеннее прохладное утро, в трамвайном депо №2 диспетчер по выпуску предупредил водителей и кондукторов 8 и 12 маршрута, что трамвай должны будут зайти на ночной осмотр и отстой в новое Автозаводское депо. Вечером водитель Сергеева Евдокия Ивановна на вагоне ЛМ-49 №657 с 12 маршрута первая заехала на территорию депо.

В 1965 году за несколько недель до пуска в эксплуатацию трамвайного депо №3 еще весной в один и тот же день открылись две конференции автомобильного завода и трам-

вайно-троллейбусного управления. Так получилось, что начальник ТТУ Коссов Ю.М. оказался на трибуне заводской конференции. «Депо еще не сдано, - заявил он автозаводцам - однако сегодня многие делегаты автозаводцы прискакали на конференцию на первых двадцати пяти поездках 8 и 12 маршрута, впервые именно сегодня вышедших на линию из ворот нового депо!» Ответ автозаводцев не ограничился бурными аплодисментами конференции. Президиум Облсовпрофа утвердил ГАЗ шефом автозаводского трамвая. А в мае работники сажали деревья, груши и яблони, благоустроив территорию нового депо.

В городе появлялись новые постройки, гостиницы и спортивные комплексы. На Автозаводе в 1962 году строители сдали Дворец культуры ГАЗ, начали застраивать улицы Веденияшова, Лескова и Южное шоссе. Был построен новый мост через Оку, по которому прошла трамвайная линия.

5 ноября 1965 года на открытие нового Окского моста собралось много людей. Это был настоящий праздник. Звучала музыка, произносились речи, все аплодировали. Торжественно разрезали красную ленту, и поток машин двинулся через мост. Но раньше всех по новому мосту проследовал трамвайный вагон РВЗ-6 №752, 11 маршрута автозаводского направления (Соцгород - пл. Лядова). В 1966 году 8 и 17 маршруты пошли до улицы Новикова Прибыло.

В 1968 году пустили 21 маршрут с площади Лядова по Монтеповскому мосту и проспекту Ленина до Новикова Прибыло, разгрузив пассажиропоток 11 маршрута.

В 1969 году автозаводская трамвайная линия была продлена до поселка Инструментальный, в этом же году был запущен 22 маршрут от завода Штампов и прессов до Соцгорода.

В 1971 году по улице Новикова Прибыло, продлили линию до улицы Игарская. 8, 17, 21, 22 маршрут следовали до ст. Игарская, а новый 25 маршрут от Игарской следовал до поселка Малишево.

В 1972 году 22 маршрут пошел от ст. Игарская вдоль автомобильного завода, по пр. Кирова, ул. Красных Партизан до 52-го квартала.



Открытие трамвайного движения по Малишевскому мосту

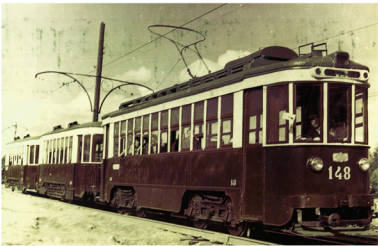
А пятью годами ранее автозаводцы получили еще один существенный подарок от Трамвайно - Троллейбусного Управления, в 1967 году 27 мая по автозаводским улицам пошел троллейбус. Восточный ремонтный филиал, коллектив и техника которого составило основу трамвайного депо №3, был реконструирован, и на его территории было открыто троллейбусное депо №3, которое обслуживает троллейбусные линии автозаводского направления.

В 60е годы строители и энергетики ТТУ провели большую работу по монтажу оборудования новых тяговых подстанций, прокладке контактных и кабельных сетей, наладке системы автоматического управления, ремонте и реконструкции действующих устройств. В 1963 году службу энергохозяйства возглавил Сергей Аполлинариевич Семин, пришел в коллектив из отдела главного энергетика автозавода, а ранее принимал активное участие в строительстве Московского метрополитена.

В 1970 году на автозаводские маршруты вышли новые комфортабельные трамваи ленинградского производства ЛМ-68, приспособленные к работе по системе многих единиц. Автозаводцы называли их «аквариумами». По сравнению с вагонами предыдущих поколений, ЛМ-68 отличались большими светлыми окнами и крышным остеклением, придававшим вагону особенно в темное время суток, непривычный облик. Необычно были расположены и маршрутные указатели. Указатель номера маршрута размещался в «скворчнике», смещенном вправо. Вагоны ЛМ-68 было выпущено не так уж и много, в Горький поступило 55 единиц на автозаводские маршруты. Добрými словами вспоминают эти вагоны и сами водители: «Хорошие трамвайные вагоны легкие в управлении, большие кабины, не-

обычный пассажирский салон. Интересно было наблюдать за удивленными пассажирами, когда они заходили в этот трамвай». К сожалению, эти вагоны не оказались долгожителями в городе. Неприятности начались зимой 1972 года, когда большинство новых вагонов ЛМ-68 массово вышли из строя от сильных морозов. Для обеспечения перевозок на автозаводе пришлось даже расконсервировать и вновь ввести в строй несколько поездов КМ-КП. В 1978 году вагоны ЛМ-68 были переданы Ленинграду, для дальнейшей эксплуатации в этом городе. Три вагона ЛМ-68М эксплуатировались на Автозаводе до 1984 года.

В Автозаводском депо №3 выявлялись свои лидеры в работе по эксплуатации и ремонта подвижного состава. Активное участие по организации и контролю движения на автозаводских линиях трамвая принимал Тайдук Ч.А. заместитель начальника депо по эксплуатации. Большую организационную работу проделал начальник маршрута Вандышев Иван Алексеевич, который подобно мастеру в ремонтном производстве, всегда был главным, непосредственным руководителем в своем коллективе. Он отлично владел знаниями по устройству и эксплуатации трамвая, всегда помогал в работе водителям и наставникам, проработал в этой должности до 1982 года, оставив о себе добрую память. Хорошо зарекомендовал себя коллектив наставников Ерашова Т.Н., Суслова Е.И. в 1966 году награжденная медалью «За трудовую Доблесть», Полозова Л.С. которая позже заняла должность начальника маршрута, Шутов Н.И. впоследствии ставший заместителем начальника депо по эксплуатации. Наставники мастерами вождения стали молодые девушки конители трамвая Руслякина Е.Н., Кудрина Е.И., Вандышева К.А., Матасова В.И. Давылина Л.Я. в 1977



Поезд из вагонов КМ-ГВРЗ и С Автозаводского трамвайного депо на маршруте № 25



Поезд из трамвайных вагонов 1М-68 на маршруте № 12

году получила орден «Трудового Красного Знамени», Крылова М.Н. в 1986 году было присвоено звание «Заслуженного работника ЖКХ РСФСР». Они по-настоящему любили свой район и свою работу, при необходимости, выходили на маршрут даже в выходные дни, всегда помогая менее опытным коллегам. С 1956 года за управлением трамвая работал опытный водитель Салахетдинов, он помогал обрести опыт молодым водителям, а в самые трудные зимы вместе с другими наиболее опытными водителями садился за управление снегоочистителя, чтобы очистить пути следом идущим пассажирским вагонам. В 1971 году Захар – так к нему обращались в коллективе, получил медаль «За трудовое отличие», в 1976 году был удостоен ордена «Трудовой славы 3 степени».

Успешная эксплуатация трамвая немислима без технического осмотра и периодического ремонта. В три смены в

депо трудились слесари по ремонту подвижного состава. Чтобы трамвай, выйдя на линию, обеспечил безопасность движения и требования «правил технической эксплуатации», депо производит ежедневный осмотр, а также текущий и неплановый ремонт. При текущем ремонте производится кантовка (разворот) тележек и колесных пар, замена отдельных узлов и агрегатов которые изнашиваются вовремя эксплуатации. При неплановом ремонте устраняются отдельные мелкие неисправности на вагоне, на основании заявки водителя. Вагоны, поступающие с линии в депо для осмотра и отстоя в летнее время, прежде всего, подвергаются наружной обмывке специальной установкой, весь процесс мойки проводит автоматически. Далее осмотр выполняется поточным методом. В первой зоне производится уборка в салоне подвижного состава, что позволяет осуществлять осмотр и ремонт в более благоприятных условиях. Во второй зоне осуществляется осмотр и ремонт воздушного и тормозного оборудования и механических частей тележки, цепей освещения и другого электрического оборудования. На третьей зоне ведется осмотр и ремонт токоприемников, тяговых электродвигателей, приборов управления. В цехах планового ремонта производится частичная разборка вагона с заменой узлов и агрегатов обеспечивающих безопасность движения. После полного выполнения планового ремонта, выполняется покраска кузова.

С основания Автозаводского депо №3 трудятся в цехах слесари Фалин В.В., Румянцев В.А., Безруков И.Г., Иванов П.Т. Опытный слесарь-механик Герасимов П.В. с супругой водителем трамвая Герасимовой А.И. привели в дело учеником слесари-электрика своего сына Герасимова А.П., который впоследствии стал специалистом своего дела, начальником участка ТО и заместителем начальника депо по ремонту подвижного состава. По окончании профессио-



Работники Автозаводского трамвайного депо. В центре - бригадир слесарей П. Герасимов



Работники Автозаводского трамвайного депо (слева направо): слесарь В. Филич, начальник маршрута Н. Вайдолов, водитель Ф. Сурман

нального училища в цеха приняли молодые парни Носков В.В., Сапожников В.Н., Аладеев Е.Ф., Фонтанелев А.Н. все они позже стали бригадирами слесарей участка ТО и высокопрофессиональными электриками шестого разряда. Наравне с мужчинами выполняли работу по ремонту женщинам. Так, Салынникова В.В., Быкова Т.Б. обслуживали высоковольтные панели. Много работы, особенно в зимнее время доставалось слесарям по обслуживанию пневмо-системы Корчеву Г.Г., Горохову И.П., Вархизову Евгению не один раз в смену им приходилось размораживать пневмо-систему на веее отстоя трамвая. В 1977 году трамвайное депо №3 возглавил Доровских Ю.П., который проработал в должности начальника депо №3 до 1987 года, в 1992 году был поставлен в должность начальником трамвайного депо №1.

В 70-е годы Горьковский Автомобильный завод тесно сотрудничал с электротранспортниками. Появились новые формы работы: были заключены договора о взаимодействии между автозаводом и трамвайным депо №3, на маршруты вышли бригады общественных контролеров от профсоюзных комитетов, стали проводиться выездные отчеты транспортников в подразделениях ГАЗ.

С 1974 по 1977 год депо получило 50 новых вагонов КТМ-5 производства Усть-Катавского вагоностроительного завода им. С.М. Кирова (УКВЗ). Однако на первых порах эти вагоны основательно подводили трамвайщиков: участились случаи возгорания высоковольтных панелей, ненадежными оказались некоторые узлы тележки, тормозные соленоиды, дверные приводы. Главное управление городского электротранспорта было вынуждено приостановить эксплуатацию части вагонов. Только в Горьком 50 единиц пришлось поставить на переформирование колесных пар. Было принято смелое решение создать на территории трамвайного депо №3 эксплуатационную и ремонтную базу этих вагонов. Результат не заставил себя ждать, водители и ремонтники постепенно учились и осваивали КТМ-5, стали технически грамотнее в работе с вагоном, что дало дальнейший стимул для работы этой модели на линиях автозаводского района. Заводчане в свою очередь стали модернизировать вагон с целью повышения надежности. В 1978 году трамвайное депо №1 передало на автозаводские линии

34 вагона этой модели. При этом половина автозаводских трамваев моделей КМ/КП, МТВ-82 и ЛМ-49 отслужила к 1977 году более 10 лет, а треть парка трамвайного депо №3 имело пробег, превышающий один миллион километров. К этому добавились и трудности с поставкой запчастей для обслуживания вагонов в размере 30% от потребности.

С 1980 года в трамвайно депо №3 начали поступать новые модернизированные трамвайные вагоны КТМ-5МЗ, которые эксплуатируются и по настоящее время.

В конце 70-х годов соотношение между объемами перевозок автобусами и электротранспортом серьезно изменилось в пользу первых: в городе стало появляться все больше



Водители Крылова (слева) и Баранова (справа), кондуктор Самарина (в центре)



Поезд из трамвайных вагонов КТМ-5М3

импортных автобусов «Икарус», пассажироместность которых в сочлененном исполнении была сопоставима с трамвайными вагонами. Вместе с тем все чаще и чаще высказывались суждения в пользу приоритета развития электротранспорта и его очевидных преимуществ, в том числе и экологичности.

Зимой 1978 года Горьковское Трамвайно-Тролейбусное управление отправляет на обучение в Москву группу молодых водителей и специалистов по ремонту трамвая трамвайного депо №1, для изучения нового подвижного состава Т-3 «Татра» из Чехословакии. Весной 1978 года эти трамваи вышли на линию нагорной части города.

В 1978 году было принято смелое по тем временам решение об одновременном исключении из инвентарного парка всех выработавших свой ресурс трамваев. Появилась возможность специализации городских депо по типам вагонов, резко сократив их многообразие. Трамвайное депо №1 (в верхней части города) было укомплектовано вагонами Т-3 Чехословацкого производства. Трамвайное депо №2 (в Горьковске) было укомплектовано вагонами РВЗ-6 и РВЗ-6м2 Рязского завода. Трамвайное депо №3 (Автозаводское) было укомплектовано вагонами КТМ-5 и КТМ-5м3 УКВЗ им. Кирова.

Приведенный вагон в 1976 году для испытаний в трамвайное депо №2 РВЗ-7 с тиристорно-импульсным управлением, не оправдал восторженных ожиданий. От вагонов этой модели пришлось отказаться. Взамен модели РВЗ депо №2 стали укомплектовывать чехословацкими вагонами Т-3, а с 1988 года тиристорно-импульсными вагонами Т-3М. С 1982 года вагоны Т-3 пошли по автозаводской линии 11-го маршрута.

В декабре 1977 года началось строительство Горьковского метрополитена, первая линия которого совпадала с трамвайным маршрутом №12, связывающий Автозаводский район с Московским вокзалом, через проспект Ленина. Силы трамвайщиков привлекались непосредственно к строительству метро. При строительстве станций, выполнявшемся открытым способом, трамвайные пути неоднократно переносились, что практически остановило капитальные работы, а также вызвало многочисленные приостановки трамвайного движения по проспекту Ленина. На отдельных участках тоннеля метрополитена оказывались практически под путями трамвая.

В ноябре 1985 года в эксплуатацию была сдана первая линия Горьковского метрополитена (ст. Московская – ст. Пролетарская), в 1987 году линия метрополитена протяну-

лась до станции Комсомольская, а в 1989 году метрополитен продвинулся до ст. Парк Культуры. Стал актуален вопрос о закрытии маршрута №12.

После пуска метрополитена был укорочен маршрут №12 и трамвай следовал от ст. Игарская до Соцгорода. В связи со строительством станции метро «Парк Культуры» в 1985 году пришлось частично разобрать трамвайные пути по проспекту Молодежный (от универмага до 35-го квартала). В этом же году был закрыт маршрут №22, а маршрут №17 пошел от ст. Игарская по проспекту Ленина, Кирова, ул. Красных Партизан на 52-й квартал.

В 1987 году после длительного перерыва в строительстве трамвайных путей была построена и сдана в эксплуатацию линия в Соцгород II – большой жилой микрорайон Автозаводского района. По новой линии пошел трамвай 22-го маршрута (ст. метро «Автозаводская» – Соцгород II). Эта линия была последней, которую сдали в эксплуатацию в нашем городе. Маршрут №11 был продлен до Соцгорода II и продолжал связывать заречную и верхнюю части города. Обслуживали этот маршрут два трамвайных депо заречной части города. В 1990 году маршрут №11 был укорочен до ст. Игарская, что позволило полностью передать его обслуживание Автозаводскому депо №3. В этом же году маршрут №22 продлен до ст. Игарская.

В тяжелые экономические времена 90-х годов Автозаводский трамвай ни на шаг не сдвинул своих позиций по перевозке пассажиров. Жители Автозаводского района всегда были уверены в работе городского электротранспорта. В час-пик, когда на трамвайных перегонах вдоль проходных автомобильного завода сходились, все рабочие маршруты района интервал между поездами составил меньше минуты. Переполненные вагоны чуть ли не в очереди ожидали посадки и высадки пассажиров, следуя дальше по своему маршруту в жилые массивы Соцгорода и поселок Гинлицы.



Водитель Автозаводского трамвайного депо К. Вандыгина



Водители Автозаводского трамвайного депо. Нижний ряд (слева направо) - З. Салахетдинов, М. Креслова, А. Песирякова, Н. Шумов, верхний ряд (слева направо) - Л. Данилина, Л. Сергеева, В. Антипушкин, В. Уйалова, М. Гребенкина

Сейчас трудно представить, но на 1м2 площади пассажирского салона приходилось до 10 пассажиров. Чтобы как-то облегчить работу трамвайных маршрутов 8 и 22 были введены в эксплуатацию пиковые маршруты 12 (Автозаводская - Соцгород 2) и 16 (Автозаводская - Малышева), на линию стали выходить поезда из трех вагонов. Но уже к 1994 году остались лишь всем привычные маршруты 8, 17, 22 и 11 которые обслуживало трамвайное депо №3. Пришедшие на работу водителями трамвая Реднев Алексей, Большаков Иван, Данилина Нина, Матвеев Алексей, Якишьева Ольга – это молодые водители которые в кратчайшие сроки овладели подвижным составом. И уже наравне с более опытными водителями как Александрова Лидя, Демидова Татьяна, Лобанова Марина, Сергеева Людмила (в 1986 году получила орден «Знак Почета»), вышли на горный маршрут №11. На маршруте №8 пассажиры узнавали и всегда приветствовали своих водителей: Орлову Татьяну, Дикушкинову Надежду, Маронову Валентину, Смирнова Николая, Вилкову Руфу дочь Захара. Они умело управляют трамваем, и имеют знак отличия за без аварийную работу.

Не останавливалась работа и в самом депо по поддержанию исправного технического состояния трамваев. Удалось наладить производство запасных частей, которые непосредственно влияли на безопасность движения. Так появилась установка по наплавки ребора и установка по проточке колесных пар без выкатки тележек трамвайных вагонов. Тормозные барабаны получали вторую жизнь после наплавки в среде углекислотного газа. Из водителей на участок технического обслуживания перешли Котин Ю.В., который в 1995 году получил медаль «За заслуги перед Оте-

чеством», Мальков В.В. и Ахметов Николай, показав превосходные результаты в работе, как водители трамвая, так и слесари электрика умея «на взгляд» определить и в кратчайший срок устранить неисправность. Перед тем как выпустить вагон в линию после ремонта, опытные контролеры ОТК Надешкина Г.А., Адушева А.М. и Ермакова Г.Е. проверяли исправность деталей и агрегатов, влияющих на надежность и безопасность движения. С 1987 по 1999 год автозаводским депо руководил Дингес А.Г. Со своим помощником главным инженером Ивановым А.Д., они сумели удержать «штурвал» в управлении депо и не сбиться с курса в работе автозаводского трамвая.

В 1996 году в нашем городе проходили торжественные мероприятия приуроченные к 100-летию Нижегородского и Российского трамвая. Во время праздничной недели город принял более 260 гостей из 64 городов России, 8 стран СНГ, а так же гостей из Чехии, Германии, Швейцарии, Бельгии и Франции. Приуроченный к этой дате на улице Рождественская проходил парад трамваев. Колону возглавлял ретро-вагон «Эрикон», за ним шли восстановленные работниками депо и вагоноремонтным заводом, вагоны серии «Х», КМ, МТВ-82, ЛМ-49, РВЗ-6 и более современные вагоны - Т-3М и новые трамваи КТМ-8 прибывшие в наш город накануне праздника. Многим жителям и гостям города удалось проехаться на ретро-трамваях. Большой популярностью пользовались трамвайные вагоны «Эрикон» и КМ. После окончания мероприятий вагоны были распределены по подразделениям. В трамвайное депо №3 на хранение были переданы КМ и ЛМ-49, выезжавшие на линию в «День города и День Нижегородского трамвая». Еще до праздни-





Музейный вагон КМ во время экскурсионной поездки (слева, справа внизу): поезд из вагонов КМ и КП на вечной стоянке в Автозаводском трамвайном депо (справа сверху)



Вагоны КТМ-SM3 Автозаводского трамвайного депо на маршрутах №№ 3 и 11

ния 100-летия Нижегородского трамвая весной 1996 года в городе проходил городской конкурс профессионального мастерства водителей трамвая. Автозаводским депо были представлены водители: Ирина Вдовина (занявшая второе место и, показавшая наилучший результат в теоретических знаниях), Марина Соколова (третье место, четко справившись с управлением трамвая на трассе), не последние места заняли Светлана Мамонтова, Иван Большаков, Алексей Серов. И уже с 13 по 16 мая в нашем городе проводился финал седьмого Всероссийского конкурса профессионального мастерства водителей трамвая. Конкурсные мероприятия проходили во многих местах города: у памятника Чкалову на высоком берегу Волги, в крутом зале городской администрации, на 500-метровом участке трамвайной линии на проспекте Ленина. За победу в финале боролись лучшие водители из сотни городов России. Первое место было присвоено Александру Шунинскому водителю трамвайного депо №1 города Нижнего Новгорода.

В 1998 году в связи с капитальным ремонтом Молитовского моста, было приостановлено движение трамваев в верхнюю часть города со стороны Комсомольского шоссе. Взамен трамвайного маршрута №11, путь которого пролегал по Молитовскому мосту, было возобновлено движение по трамвайному маршруту №12 по укороченной схеме: от ст. Игarka вдоль пр. Ленина по ул. Октябрьской революции далее по ул. Чкалова в кольцо Московского вокзала. За это время был полностью проведен капитальный ремонт трамвайных вагонов, которые эксплуатировались по трамвайному маршруту №11 с тяжелым профилем пути.

В начале 2000-х годов ситуация после тяжелых 90х стабилизировалась. Администрация города все больше обращала внимание на экологически чистый транспорт и его перспективы в городе. Была закуплена большая партия трамвайных вагонов модели 71-619KM УКВЗ им. Кирова, эксплуатация которых была доверена трамвайному депо №1.

В Автозаводском районе в 2001 году была попытка ввести в эксплуатацию трамвайный маршрут №20 по схеме: от Соцгорода-2 через жилой массив Соцгорода-1 по пр. Кирова, вдоль пр. Ленина и далее вдоль улиц Герон Смирнова, Минисева, Патриотов, Ореховской и улицы Рельсовой в кольцо поселка Пинницы. Маршрут позволял возводить пассажиров, к станциям метро «Кировская» и «Парк Куль-

туры». Но из-за малого количества поездов и большого интервала в движении, он просуществовал недолго. В середине 2002 года взамен трамвайного маршрута №20 на линию в выходные и праздничные дни, начал работать трамвайный маршрут №28 (32 квартал - поселок Пинницы).

В 2002 году автозаводский трамвай частично начал обслуживать трамвайные маршруты №3 «Московский вокзал - парк Дубки», №21 «парк Дубки - Черный пруд», №1 «Московский вокзал - Черный пруд». Депо №3 выделило по два поезда на каждый маршрут.

В 2004 году из-за спада пассажиропотока трамвайному депо №3 пришлось расцепить 80% двойных поездов, так как их эксплуатация стала экономически невыгодной. Системы по-прежнему выходили лишь в часы пик. Большая часть подвижного состава имела возраст свыше двадцати лет. Администрация города выделила средства для капитального восстановительного ремонта всего трамвайного парка, приписанного к депо. В этом же году был закрыт трамвайный маршрут №11.

Прошло лишь десять лет и Нижний Новгород снова принимает на своей земле участников уже 12-го «Всероссийского конкурса профессионального мастерства водителей трамвая». В 2006 году весной 39 лучших водителей из разных городов России и стран СНГ соревнуются в теории и практике управления трамвая. МП «Нижегородэлектротранс» представляет двух водителей Максимову Елену (трамвайное депо №2) и Демичева Олега (трамвайное депо №3). Теоретическая часть конкурса проходит в трамвайном депо №1, а зачет по вождению на проспекте Ленина. Каждое депо подготовило свой подвижной состав: депо №1 модели 71-608KM и 71-619KT, депо №2 Т-3 и Т-3М, депо №3 модель 71-605. Хорошие результаты в теории показали водители из города Москвы и Екатеринбурга, а в практике были сильнее представители Самары и Ижевска. Так получилось, что первое и второе место разделили хозяева, Демичев Олег занял первое место в общем зачете, Максимова Елена второе место, а третье место получила водитель из Ярославля Ускова Лариса.

В 2006 году после закрытия трамвайного маршрута №11, служба движения МП «Нижегородэлектротранс» начала разрабатывать новый трамвайный маршрут который связывал Автозаводский район с Московским вокзалом. Было принято решение объединить два трамвайных маршрута.

рута №4 и №17. Исследование пассажиропотока показало, что на данном маршруте, проходящем через три района города, пассажиропоток меняется три раза. Для ввода в эксплуатацию маршрута была построена линия, пересекающая ул. Новикова-Прибоя, длиной 500 метров.

Новый объединенный трамвайный маршрут №417 начинает свой путь с окраины города, в 52-м квартале Автозаводского района, и заканчивается на площади Революции в Каванинском районе (район Московского вокзала). Он захватывает девять жилых массивов и четыре завода: автомобильный «ГАЗ», «Теплообменник» на проспекте Ленина, «Красная Этна» на улице Порт-Артурская, а также ремонтные цеха железнодорожного депо в Каванинском районе. Спортивные комплексы: дворец спорта имени В. С. Конавченко на проспекте Кирова; стадион «Локомотив» и бассейн на улице Украинская, спортивный комплекс ручных игр и бассейн «Чайка» на улице Краснотонцев. Вблизи маршрута расположено шесть медицинских учреждений, а также восемь учебных заведений высшего и среднетехнического образования. Кроме того, он доставляет жителей заречной части города на железнодорожный вокзал к поездам пригородного и дальнего следования Московского и Кировского направлений.

Зимой 2009 году автозаводское депо получает 11 вагонов серии 71-619КТ УКВЗ им. С.М. Кирова, с контактно-транзисторной системой управления, которая позволяет максимально экономить электроэнергию. Разработка этого трамвая осуществлялась в тесном сотрудничестве с германской фирмой «Siemens». Кузов выполнен на высоком уровне дизайна и комфорта, удобные сиденья, ступенчатое регулирование отопления, принудительная и естественная венти-

ляция, большие тонированные стекла и люминесцентное освещение. Управление первым пришедшими в депо вагонами было доверено водителям первого класса Якининой Ольге и Демидовой Татьяне. Ремонтный персонал под руководством Герасимова А.П. провел полные технические мероприятия по подготовке к эксплуатации трамваев на линии.

Совместно с ГИБДД Автозаводского района регулярно проводятся экскурсии на трамвае по «Правилам дорожного движения» (ПДД) для детей дошкольного возраста. Опытные сотрудники полиции объясняют ребятам на примере других участников дорожного движения правила пользования общественным транспортом на городских маршрутах. Ребята узнают, в каком месте и как правильно переходить проезжую часть дороги, с какой стороны необходимо обходить трамвай, а с какой троллейбус и автобус. Вся экскурсия сопровождается пояснениями и веселыми конкурсами на знание ПДД. Все ребята в конце экскурсии получают памятные подарки и памятки юного участника дорожного движения.

Запоминается поездка по ночному городу на трамвае выпускникам автозаводских школ, по традиции встречающих рассвет у кремля нашего города. Путь не короткий, но время проходит быстро, звучат стихи, песни. А водитель всегда объявит: «Следующая остановка - новая жизнь!». Ко дню района студенты профессиональных училищ и техникумов, раскрашивают трамвай. На его кузове изображены исторические здания и памятники любимого района. К празднику 9 мая на линию выходит «трамвай Победы», в котором первыми пассажирами являются ветераны Великой Отечественной Войны. Трамвай проходит по центральным



Водители Автозаводского трамвайного депо - участники городского конкурса профессионального мастерства (2006 г.)

*Вагон КТМ-71-619 Автозаводского трамвайного депо
на маршруте № 417 (проспект Карова)*



улицам и обязательно останавливается у Вечного огня, где ветераны возлагают цветы и вспоминают страшные годы и погибших товарищей, которые отдали свою жизнь за светлое будущее.

В настоящее время на городском электрическом транспорте применяются и прогрессивные технологии. Мастерами, начальниками участков и руководителями других ответственных отделов работают, как правило, люди с законченным техническим образованием. Специалисты, занимающие на сегодня инженерно-технические должности, имеют богатый производственный опыт, стаж работы, и они постоянно повышают свою деповую квалификацию, занимаясь на курсах и семинарах.

На территории трамвайного депо №2 расположен учебный центр. Подготовкой водителей и слесарей по ремонту занимаются квалифицированные специалисты Рузавин П.С., Гаранина В.А., Лебедев С.А., Букин В.П., проработавшие на предприятии не один десяток лет. После окончания курсов молодые специалисты проходят учебную практику на специализированном подвижном составе, опытные инструкторы трамвайного депо №3 Сидорова Н. и Сорочкина Л.В. (в 2000 году получила знак «Почетный работник электротранспорта России») наглядно объясняют ПДД, ПТЭ и должностную инструкцию водителя трамвая.

К своему пятидесятилетию юбилею трамвайное депо №3 сохраняет высокопроизводительный кадровый костяк, осваиваются новейшие технологии в ремонте и эксплуатации, имеется мощный технический потенциал. И это позволяет смотреть в будущее с оптимизмом. Депо обслуживает жителей Нижегородского, Советского, Ленинского, Канавинского и Автозаводского районов города. Общая протяженность маршрутной сети составляет 79,2 км, из них 80% обособленного трамвайного пути, что позволяет трамваем вагоном передвигаться по городу, не создавая помех для другого вида транспорта и обеспечивая высокую мобильность населения. Ежедневно на четыре маршрута из ворот трамвайного депо №3 в линию выходит 48 трамвайных поездов. На балансе депо 14 вагонов специального назначения, каждый из которых является незаменимым помощником в службе пути и энергохозяйства. Зимой для очистки путей от снега на линии работают снегоочистители.

Служба пути в свою очередь занимается контролем и ремонтом трамвайных путей, что обеспечивает безопас-



В Нижний Новгород с завода пришли новые вагоны

ность и комфорт движения трамвая на улицах города. Так при замене путей по проспекту Кирова в Автозаводском районе, третья дистанция пути уложила рельсы на более упругие деревянные шпалы, усилило щебеночное основание с водоотводом. Основание дорожного покрытия необособленных путей было заменено на плиты меньшего размера, чем это принято действующим ГОСТом.

Поздно ночью, когда прекращается движение на автозаводских маршрутах в линию выходят монтеры контактной сети. На специальном подвижном составе ВВ-3 (вагон-вышка) проверяют и производят ремонт контактной сети всех маршрутов района, чтобы днем обеспечить трамвайные вагоны бесперебойным питанием электроэнергией. На тяговых подстанциях совершенствуются системы преобразования трехфазного переменного тока в постоянный ток и распределения электроэнергии между участками контактной сети. Применяются улучшенные конструкции подвески и спецчастей, позволяющие увеличить скорость электропотока на 20-30%.

Администрация города и соответствующие городские службы совместно с МП «Нижегородэлектротранс» в рамках развития международного аэропорта «Нижний Новгород» планируется строительство новой трамвайной линии в Автозаводском районе от аэропорта до станции метро «Парк Кузьмурс», проходящий через проспект Молодежный и 52 квартал. Время поездки составит 15-20 минут.



Специализированный подвижной состав Автозаводского трамвайного депо



«Районный трамвай» и «трамвай победы» на автозаводских маршрутах

Так что же сейчас такое трамвай в Автозаводском районе? Это способность перевести до 12 тыс. пассажиров в час, использование электрической энергии при сравнительно дешевой эксплуатации. Обеспечение безопасности и комфорта движения, культурного обслуживания пассажиров, качественного ремонта и безаварийной эксплуатации. Одно из главных достоинств заключается в том, что трамвай не загрязняет воздушный бассейн района и города.

В настоящее время как вид одного из основного пассажирского транспорта города, так и Автозаводского района, трамвай это многоотраслевое предприятие. В своем составе он имеет: эксплуатационное - ремонтное депо с подвиж-

ным составом; рельсовые пути; систему электроснабжения; устройство сигнализации и автоматического управления стрелочными переводами; систему организации движения; линейные сооружения и обустройство.

Все те, кто трудится на предприятии МП «Нижегородэлектротранс», а это руководители, экономисты, инженеры, мастера, диспетчера, энергетики, путейцы, слесари по ремонту подвижного состава и обязательно водители. Все они занимаются одним общим делом, что бы рано утром из ворот депо вышли в линию трамвай и троллейбус, где их на остановках ждет свой пассажир!



Выпускники автозаводских школ отмечают окончание учебы в трамвае



Вагон КТМ-71-605 на канале Автозаводского трамвайного депо



Участок ТО Автозаводского трамвайного депо (сверху), участок по ремонту сцепных техники (внизу)



Административное здание Автозаводского трамвайного депо (вверху), на складе (внизу)



ООО «ИНЖЕНЕРНО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ»

Филиал Транспортное дело №2

г. Ел. Благовещенск, пр. Мухоморова д.32а

телефон +7(821)255-82-82

