



Почему нижегородский трамвай считается первым в России?

Наш трамвай часто называют первым в России, но так ли это? Строго говоря, в Российской империи он стал третьим: после варшавского (запущенного в 1890 году) и киевского (там трамвай появился в 1892 году). В обеих российских столицах трамваи появились нескользкими годами позже: в Москве в 1899 году и в Санкт-Петербурге в 1907-м. В нынешнем Калининграде трамвай пустили на год раньше, чем у нас, – в 1895 году, но тогда этот город назывался Кенигсбергом и принадлежал не России, а Германии. Вот и выходит, что нижегородский трамвай действительно можно считать первым постоянно действующим электрическим трамваем на территории современной России.

Предшественником трамвая, как известно, была конка – закрытый или открытый конный экипаж, иногда двухэтажный с открытым верхом. Вагон конки по рельсам тянула пара лошадей, управляемая кучером. Такой

транспорт двигался со скоростью не более 8 км в час – неудивительно, что некоторые пассажиры успевали вскочить в него прямо на ходу.

Примечательный факт: в Нижнем Новгороде первую пассажирскую конку пустили лишь в 1908 году – через 12 лет после появления электрического трамвая. Она шла от Благовещенской площади по Большой Печерской улице до монастыря, оказалась убыточной и просуществовала совсем недолго. Это своеобразный «рекорд» – единственный случай в мире, когда конка была запущена после открытия трамвайного движения.

По протяженности трамвайных путей Нижний Новгород занимает третье место после Москвы и Петербурга.

Четыре линии, фуникулер и «царский» вагон

Вернемся к истории трамвая. Городская электрическая железная дорога появилась в Нижнем Новгороде в 1896 году. Ее строительство было свя-

НИЖНИЙ

зано с подготовкой к XVI Всероссийской промышленно-художественной выставки, которая должна была пройти в нашем городе. Специальная комиссия по подготовке к мероприятию выбрала местом для строительства выставочных павильонов поле между главной линией железной дороги Москва – Нижний Новгород и лесом графа Шувалова (современная территория парка имени 1 Мая и стадиона «Локомотив»). В городе началась подготовка к приему многочисленных гостей. Нужно было обеспечить возможность участникам и посетителям выставки добираться от выставочного городка в верхнюю часть города.

Архитектор Р. Я. Килевейн в 1893 году представил комиссии записку об устройстве «городской железной дороги на электрической тяге». Идея была одобрена, и объявлен конкурс на проект создания в городе сети электрических железных дорог и электрического освещения. Выбор пал на известную фирму «Сименс и Гальске». Была утверждена предварительная схема трамвайных линий. Однако предусмотренный в проекте договора маршрут – от Благовещенской площади через кремль и Ивановский съезд на Рождественскую улицу – для трамваев того времени был слишком крут, и немецкая компания отказалась от заказа, сочтя его трудновыполнимым.

Фирма «Сименс и Гальске» предпочла прокладывать трамвайные пути в заречной части Нижнего Новгорода – от Нижегородской ярмарки до территории XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки. Для города это было

настоящим грандиозным событием. Первая трамвайная линия обслуживалась двадцатью вагонами производства фирмы «Эрликон». Вагоны были неотапливаемые, открытые спереди и сзади. У вагоновожатого не было кабин – ею служила носовая часть вагона, управлять которым приходилось в любых погодных условиях. Неудивительно, что одну из первых в России вагоновожатых бастовок против тяжелых условий труда устроили именно вагоновожатые.

Много внимания открытию трамвайного движения в Нижнем Нов-

городе уделялось властями. Среди них – от церкви Иоанна Предтечи до плащкоутного моста и Верхнебазарную – Мининского сада в Нижегородском кремле через Благовещенскую площадь (современная площадь Минина и Пожарского) по Большой и Малой Покровской улицам до конца Покровской улицы (современная улица Петра Заломова). Чтобы соединить обе линии между собой, соорудили два пассажирских фуникулера (тогда их называли элеваторами) в начале и конце Рождественской улицы, у Ивановской башни и Покровского съезда. Вагоны этих фуникулеров склоняли по рельсам за счет своей тяжести в каждом из них одновременно могли ехать 20 человек.

Фирма М. М. Подобедова взялась постройку внутривыставочного трамвая (современная территория парка имени 1 Мая и стадиона «Локомотив»). Эта линия действовала только во время выставки и была демонтирована после ее завершения, так как стала ненужна. Зато у нее имелся специальный меблированный «царский» вагончик, и посетивший выставку Николай II дважды проехал по ней со своей семьей.

Рождение нижегородского трамвая

Как известно, пуск первого трамвая в Нижнем Новгороде состоялся 8 (20) мая 1896 года и был приурочен к открытию XVI Всероссийской промышленной и художественной выставки. Для города это было

настоящим грандиозным событием.



Родина трамваев

роде уделили тогдашние газетчики. Так, в дни работы Всероссийской выставки свои заметки в «Нижегородском листке» ежедневно публиковал А. М. Горький. Приведем строки одного из его фельетонов: «Электричество на русской почве является каким-то особенным, «электричеством по-русски», так сказать. У одного предпринимателя оно преждевременно возжигается и несвоевременно угасает, у другого стремится с рельс в луга и горы. Господин Гартман все еще не может поехать, господин Победов все еще пробует поехать, а Сименс и Гальске едет и ежедневно заезжает «не туда»».

Трамвай завоевывает популярность

Поездки на новом диковинном транспорте горожане поначалу восприняли настороженно — побаивались ехать на странных безлошадных вагонах. Но очень быстро они стали модным развлечением — уже в конце мая 1896 года понадобилось использовать прицепные вагоны. Стоимость проезда отличалась на всех четырех линиях и обходилась желающим прокатиться от 3 до 10 копеек, в зависимости от маршрута и класса вагонов. Дети ростом до одного метра имели право бесплатного проезда. Для учащихся тоже действовали льготы: они могли за 3 копейки ехать в вагонах первого класса, а во втором и вовсе бесплатно.

В начале XX века строительство новых линий трамвая в нашем городе было продолжено: в 1901 г. открылась Покровско-Острожная линия трамвая от Острожной площади (современная площадь Свободы) до Ново-Базарной площади (современная площадь Горького) и Большой Покровской улицы. В 1902 г. была запущена Кремлевско-Монастырская линия, включавшая новый участок от Большой Ямской улицы (современная Ильинская улица) до Крестовоздвиженского монастыря.

Существовало в Нижнем Новгороде движение трамваев и по льду Оки. Этот опыт переняли у Санкт-

Петербурга, где зимой трамваи ходили по Неве. А у нас рельсы по льду были проложены примерно в том самом месте, где сейчас стоит Канавинский мост.

В эпоху войн и революций

Первая мировая война и последовавшая за ней революция привели к тому, что в 1919 году трамвайное движение в нашем городе было полностью остановлено. В течение четырех лет не слышно было на улицах Нижнего трамвайных звонков, и лишь в 1923 году, к великой радости нижегородцев, свежевыкрашенные, украшенные цветами вагончики вновь выкатились из ворот Канавинского трамвайного парка.

Во время войны трамвайные рельсы Канавинского моста использовали для движения железнодорожных поездов.

Через год, вопреки уверениям скептиков, мол, «Никогда трамвай в гору не пойдет!» было открыто движение трамваев по Зеленскому съезду. В 1927 году у города появилось первое полноценное трамвайное кольцо — нынешняя «двойка» — маршрут, который по сию пору остается одним из самых востребованных и самых критикуемых трамвайных маршрутов Нижнего Новгорода.

Во время Великой Отечественной войны на нижегородских трамвайных маршрутах трудились в основном женщины, в кратчайшие сроки осваивавшие практику вождения трамваев, электротехнику и слесарное дело. Как писала в своих воспоминаниях А. Ф. Пирогова, руководитель лучшего в городе трамвайного депо № 2: «Приходилось по 12 часов не уходить из вагона, ночевать прямо в салоне, домой ездить было некогда. Особенно зимой доставалось, вагоны-то были холодные... Протем со-

В первый же год было открыто сразу четыре трамвайные линии, построенные тремя разными фирмами.

лью отверстие с пятаком в окне кабины и едем. Сейчас и не верится, что все это было».

Во время войны трамвайные пути на Канавинском мосту использовались как железнодорожные рельсы. Возле ныне недействующего Ромодановского вокзала построили перемычку, связывающую железнодорожные и трамвайные пути. По ночам по трамвайным рельсам шли железнодорожные вагоны.

В мирное время

В послевоенные годы помимо реконструкции трамвайных путей был обновлен и увеличен подвижной состав: к 1950 году численность нижегородского вагонного парка достигла 240 единиц. В 1950-х были построены новые трамвайные линии: в заречной части города, в частности в Сормовском и Автозаводском районах. В 1965 году открылся Молитовский мост через Оку, и когда была торжественно перерезана красная лента, раньше всех машин по новому маршруту через него проехал именно трамвай, что показывает большое значение именно этого вида передвижения по городу в те годы.

Уже в конце XIX века маленькие нижегородцы имели право бесплатного проезда в трамвае.

Через 10 лет электротранспорт начинает сдавать позиции, мало-помалу уступая основным своим конкурентам — городскому автобусу и метрополитену. Вынужденные потери (прежде всего в доходах) трамвайного хозяйства оказались так велики, что многие маршруты городские власти временно закрывали как убыточные. Тем не менее развитие трамвайного движения в городе Горьком продолжалось: периодически открывались новые линии, обновлялся подвижной состав. В сложные 1990-е годы трамвайная сеть не сокращалась.

В 2000-х годах начинается сокращение и закрытие трамвайных маршрутов. Тем не менее до сих пор по протяженности трамвайных путей (200 км) наш город занимает третье место после Москвы и Санкт-Петербурга.

Какое будущее ждет трамваи?

По мнению многих, в том числе европейских, экспертов, старый добрый трамвай рановато списывать со счетов. Строительство трамвайных путей быстрее и дешевле строительства метро, они хорошо вписываются практически в любой ландшафт и архитектуру. Вагоны трамваев долговечны, маневренны и оказывают минимальное воздействие на ландшафт и архитектуру. Их вместимость выше, чем у автобусов и троллейбусов, в случае необходимости их легко прицепить один к другому, при этом не потребуется увеличивать число водителей. Еще трамвай — один из самых экологичных видов транспорта (за счет отсутствия продуктов сгорания). Наконец, большинство пассажиров общественного транспорта отдают трамваем предпочтение перед автобусами и троллейбусами — вероятно, потому что трамваи очень напоминают поезда, а железные дороги любят многие.

Хочется верить, что трамвайные пути и яркие вагончики еще долго не исчезнут с улиц Нижнего Новгорода. Ведь этот вид транспорта — неотъемлемая часть истории и пейзажа нашего города, не только средство передвижения, но и туристический объект. На экскурсионном трамвае туристы могут с комфортом прокатиться и послушать рассказ о достопримечательностях города. Да и сами нижегородцы продолжают охотно пользоваться трамваями и верят, что их ждет не сокращение числа маршрутов, а рост числа современных комфортных вагонов, скорости и частоты движения.

Подготовила Ольга Маркичева
Фото Алексея Манянина

