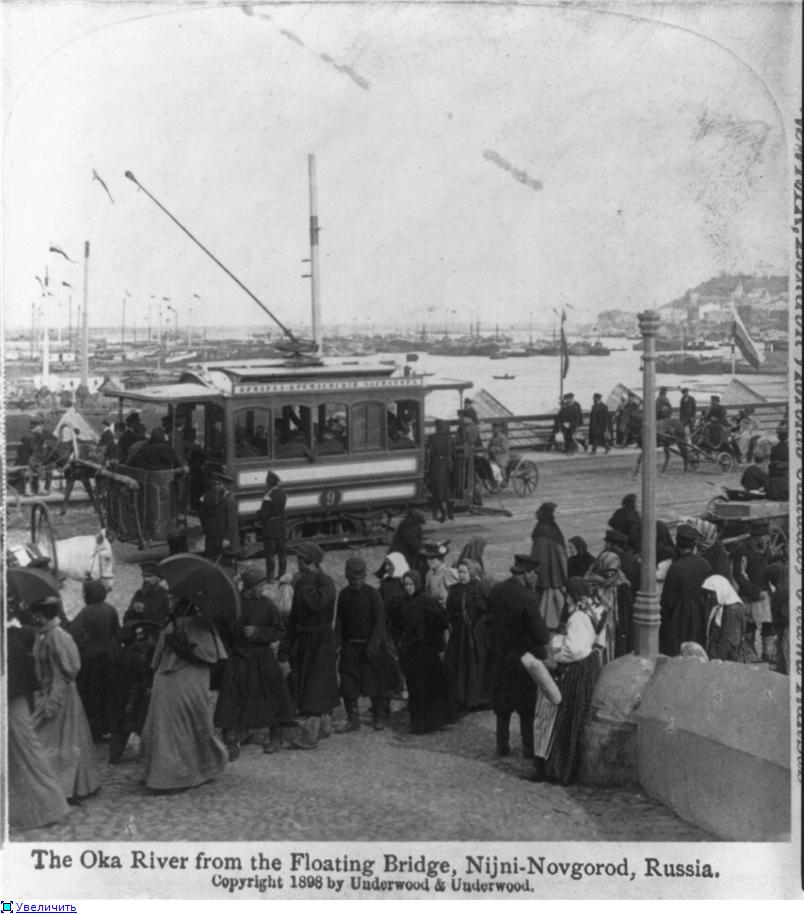
[RSS](http://citybitter.livejournal.com/data/rss)

**Нижегородский трамвай**

**Часть 1.1 - Начало**

В последнее время усиливаются споры вокруг трамвая во многих городах. Автомобилисты ратуют за расширение дорог за счет путей и уничтожение путей в центрах городов, пассажиры за выделенные линии и новые вагоны ... Отношение властей к общественному транспорту и к трамваям в частности очень различается в разных городах. В некоторых из них трамвай уже уничтожили, в некоторых пытаются.

В Нижнем Новгороде трамвай выполняет важную транспортную функцию и вместе с троллейбусом осуществляет ежедневно более 35% всех городских пассажирских перевозок. Но не только...

В рамках проекта «Горький Город» мы затеяли большое исследование нижегородского трамвая, результатами которого должны стать предложения по улучшению стабильности его работы, скорости, транспортной привлекательности и удобства пользования. Исследование будет иметь несколько частей - общего характера и части посвещенные отдельным маршрутам или участкам сети, а так же подвижному составу, удобству пассажиров и т.д.  
  
Однако, Нижегородский трамвай - это еще и неотъемлемая часть истории города, часть городских пейзажей и даже туристический объект. Поэтому было бы нечестно обойти стороной историю этого вида транспорта. Тем более что, наверное, каждая вторая фотография города конца XIX - начала XX века не обходится без трамвайного вагона или путей на переднем плане.  
  
  
  


Так как пост получился слишком большим из-за количества фотографий, решено было разбить его на несколько частей. Пока – только первая часть сего рассказа.

В некоторых источниках указано, что нижегородский трамвай является старейшим в России, однако это не совсем так. Он старейший среди городов, входивших в состав Российской империи тогда и входящих в состав России сейчас. Одно точно - трамвай в Нижнем Новгороде появился раньше чем в Москве и Петербурге. Было это 8 мая 1896 года и приурочено к открытию [Всероссийской художественной и торгово-промышленной выставки 1896 года](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D1%81%D0%B5%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B2%D1%8B%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0_1896), и необычно это было тем, открыто было аж четыре разных трамвайных системы различающиеся по ширине колеи. Линии тогда были частными и имели разных владельцев. Сначала линии были на разных берегах Оки, но в этом же году трамваи перешли через реку по Плашкоутному мосту.  
  
  
  
Не первый же Нижний, так как его опередил Киев, открыв трамвай в 1892 году, и Калининград, который был тогда немецким городом и к России вообще никакого отношения не имел, в 1895 году.

8 (20) мая было открыто движение по однопутной Кунавинской линии длиной 4,3 км колеи 1524 мм немецкой компании «Сименс и Гальске». Линия шла от главного входа выставки по территории Кунавина, мимо железнодорожного вокзала, через Ярмарку, до плашкоутного моста.

9 (21) июня открылась линия колеи 750 мм, проходившая односторонним кольцом протяжённости 3,7 км по территории самой Выставки (сейчас это территория сада им. 1 Мая), принадлежащая «Товариществу для эксплуатации электричества М. М. Подобедова и Кº», уже имевшему опыт эксплуатации ледового трамвая в Санкт-Петербурге. Линия имела нижний токосъём, а в вагонном парке имелся специальный салон-вагон для августейшей фамилии.  
  
  


В тот же день открылись две линии фирмы «Р. К. фон Гартман и Кº», которые имели колею 1000 мм и располагались в самом городе. Обе линии были однопутными, с разъездами. Верхняя линия протяжённостью 3,7 км шла из Кремля по Большой и Малой Покровским улицам, по Похвалинской улице к Смирновскому саду (сейчас на его месте гостиница «Нижегородская»). Нижняя линия протяжённостью 1,4 км шла от Скобы по Рождественской улице до площади у плашкоутного моста. Концы двух линий несколькими днями позже соединились элеваторами (Кремль со Скобой — Кремлёвским, площадь у моста со Смирновским садом — Похвалинским), в результате чего гартмановская система приобретала вид замкнутого кольца.  
  
 *Схема линий в 1896 году.   
Первоначально все линии были однопутными с разъездами, в том числе и на мосту.*  
  
  


Подобедовская и сименсовская линии задумывались как временное предприятие на время выставки, и были закрыты с её завершением.

Объёмы перевозок росли (хотя и с отдельными спадами), и в 1909 году достигли величины в 7,5 миллионов пассажиров.

В 1906 году насущным стал вопрос о расширении сети линий трамвая. Специальная думская комиссия разработала схему, по которой новые линии должны были пройти от Благовещенской площади по трём новым направлениям (по Большой Печёрской, Варварской и Ковалихинской улицам), а кроме того в Канавине должна была быть восстановлена линия к Выставочному посёлку.  
  
  
  
*Трамваи на Большой Покровской у Госбанка, ориентировочно - 1914 год.*  
  


После прокладки новых линий нынешняя площадь Горького стала крупным трамвайным узлом, куда сходились пути аж с пяти прилегающих улиц. Но схема движения была запутанной - как видно трамваи пока еще разных систем шли параллельно по собственным путям для каждого маршрута.  
  


Несмотря на войну, в 1915 году вновь был поднят вопрос развития трамвая. Разработан был план, предусматривавший преобразование всех линий в двухпутные и строительство множества новых линий, в том числе на Мызу и в Сормово. Но этим планам суждено было реализоваться лишь через полтора десятка лет, да и то не в полной мере. Из-за трудностей военного времени — нехватки материалов, кадров и угля для электростанций — трамвай приходил в упадок.

Революция и Гражданская война привели к хозяйственной разрухе, довершившей упадок нижегородского трамвая, и 1 мая 1919 года работа его была прекращена.  
  
  
  
 *Трамвай на Благовещенской площади.*

В 1922 году, по прекращении Гражданской войны, стало восстанавливаться производство на нижегородских заводах, после перерыва начался ремонт и восстановление элементов городского хозяйства. В 1923 году вновь открылась Нижегородская ярмарка. Поэтому весной 1923 года начались работы по приведению в порядок путей, электроснабжающих агрегатов и контактной сети, капитальному ремонту подвижного состава. 1 мая того же года после торжественного митинга в заречной части города было возобновлено трамвайное движение, а через несколько недель в путь двинулись и трамваи нагорной части.

Однако схема линий уже более не удовлетворяла потребностям города, который значительно увеличил свой размер за счет включения в его состав бывших пригородных рабочих поселков. 3 августа 1923 года было открыто движение вагонов от железнодорожного вокзала через ярмарку и плашкоутный мост до кремлёвского элеватора.  
  
  
  


28 ноября было открыто движение по основной линии по Большой и Малой Печёрским, Осыпной и Большой Покровской улицам, Новобазарной площади, Полевой улице, Острожной площади и Острожной улице. Этот участок стал, как и планировалось, ширококолейным и преимущественно двухпутным. В качестве узкоколейного открылся старый участок от Похвалинского элеватора до угла Большой и Малой Покровской улиц.  
  
  
  
  
  
  
  


16 ноября была открыта линия по Зеленскому съезду от Скобы до Большой Покровской улицы, объединившая, наконец, верхнюю и нижнюю трамвайные сети. Кремлёвский элеватор проработал ещё до 1928 года, но в итоге был закрыт.  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
*Зеленский съезд в 60-ые.*  
*2000-ые. Ну, где еще можно увидеть трамвай под стенами Кремля?*  


Началось и строительство линий к рабочим окраинам города. В 1924 году появилась «первая ласточка» — линия от Канавина к старому [Сормовскому вокзалу](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB" \o "Сормовский вокзал" \t "_blank) (позднее — станции Сталинской, а сейчас это место известно как Сормовский поворот). В 1926 году к ней прибавились линии из Канавина через Ленгородок (район нынешнего ДК им. Ленина) в Молитовку и из Канавина до завода «[Красная Этна](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%80%D0%B0%D1%81%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%AD%D1%82%D0%BD%D0%B0)». велась активная прокладка новых линий в Ленгородок, Сормово, на Мызу и недавно выстроенный Автозавод. Включив в общую схему переоборудованные под размер колеи 1524 мм пути старых "метровых" линий и трассу конки по ул. Большой Печерской, удалось замкнуть в 1927 городское кольцо.  
  
  
В 1928 году, в связи с пуском на Сормовском направлении автобусов, построенный в 1924 году участок к Сормовскому вокзалу стал убыточным. Кроме того, началось сооружение путепровода в Канавине в связи с продлением железнодорожной линии в направлении Котельнича. Движение по участку было закрыто, но на следующий год открылось вновь. Рост промышленности в Сормове, которое к тому же вошло в 1929 году в состав города, привёл к быстрому росту потребности в перевозках. Поэтому к 1 мая 1931 года была построена и открыта однопутная линия из Канавина в Сормово через сёла Гордеевку и Бурнаковку, вдоль Сормовского шоссе мимо села Дарьино. В1932 году эта линия получила развитие: был построен второй путь, а у станции Варя появилось ответвление на [Баевку](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%BA%D0%B0_(%D0%9D%D0%B8%D0%B6%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4)" \o "Баевка (Нижний Новгород)" \t "_self) (нынешний район авиазавода «Сокол»).  
  


*Трамвайные линии в Сормово.*

В [1929 году](http://ru.wikipedia.org/wiki/1929_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) была открыта новая линия трамвая на Мызу вдоль Арзамасского шоссе (нынешнего проспекта Гагарина) с заездом к Сахарному долу, к 1933 году линия была сделана двухпутной. Линия эта была соединена с железной дорогой на станции [Мыза](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%8B%D0%B7%D0%B0_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D0%B8%D1%8F)) и с 1931 года использовалась для доставки грузовых вагонов на расположенные вдоль неё предприятия, имевшие подъездные пути. Для подачи вагонов применялись электровозы.  
  
*Грузовой трамвай на Мызе.*

10 октября 1927 года завершено было городское кольцо трамвая. В 1928 году закрылось движение по узкоколейной линии от Похвалинского элеватора до Большой Покровской улицы и на Похвалинском элеваторе.  
Замыкание городского кольца - линия на нынешних улицах Белинского-Горького.  
  
  
  
  
*Теперь это место выглядит так.*

В 1932 году начал работу [Горьковский автомобильный завод](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4). Для связи крупного предприятия с городом была построена и 1 апреля 1933 года открыта линия трамвая (изначально двухпутная) от улицы Октябрьской Революции по Автозаводскому шоссе (ныне проспект Ленина) до проходных Автозавода.  
  
  
  
*На этом месте вскоре вырос Соцгород*.  
  
  
  
Трамвай на автозаводе развивался, было построено несколько веток - вдоль завода, по проспекту Кирова и далее до окраин в деревни. Трамвай на автозаводе пережил все эпохи и продолжает там выполнять значимые транспортные функции. Сейчас ГАЗ уже не такой гигант как был раньше. В периоды же расцвета на автозаводских ветках работали трехвагонные поезда.



*Сейчас поезда на автозаводе - редкость.*  
*А раньше было так.*  
  
  
  
  
  
  
  
*Поезд на будущем строящемся проспекте Кирова*

Всегда интересно проследить как одно и то же место менялось вместе с эпохами. Этапы автозаводского трамвая:

  
*30-ые.*  
  
  
*60-ые.*

  
  
*Трехвагонный поезд в 80-ые.*

\