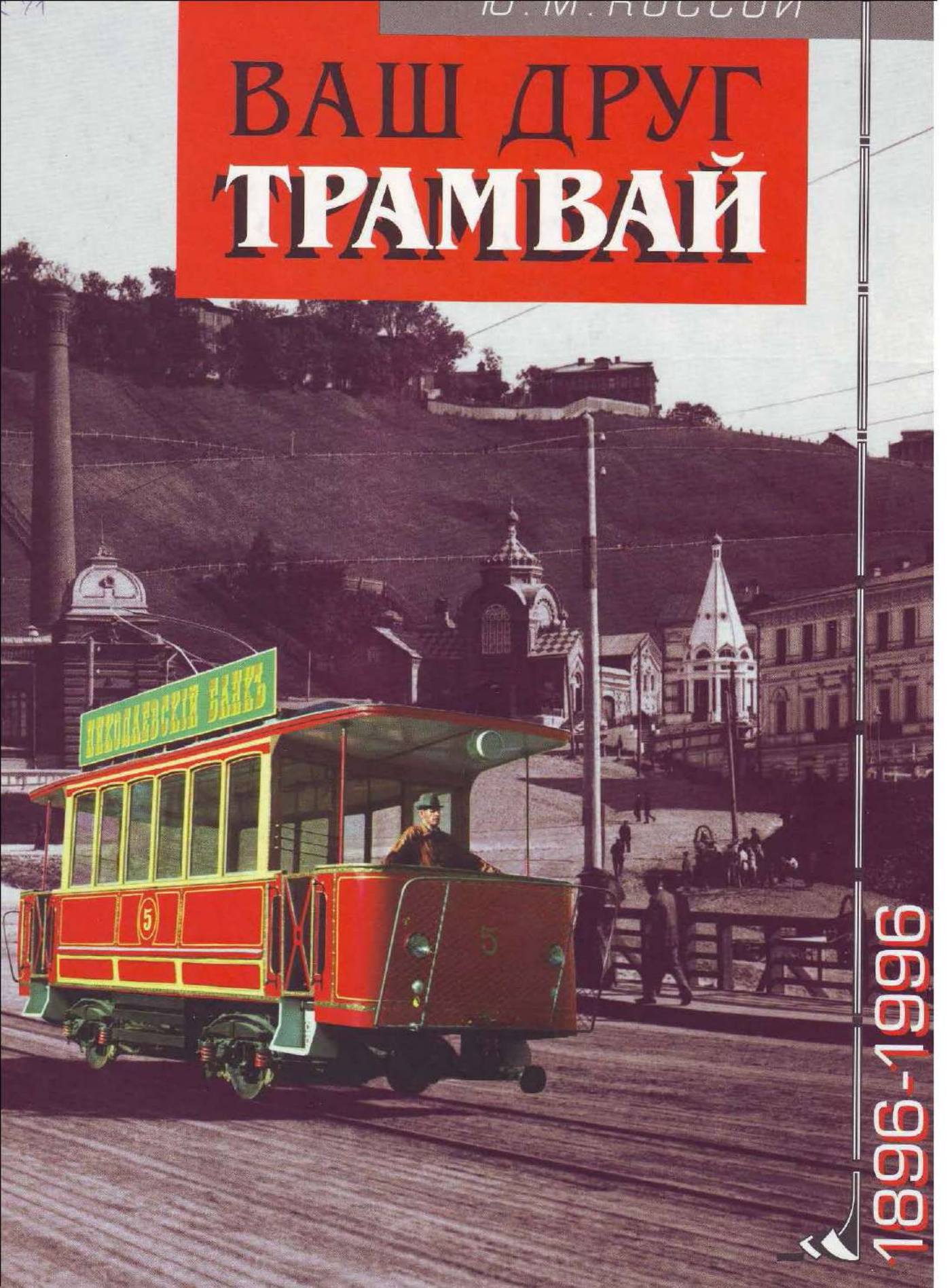
Ю. М. Россий

ВАШ ДРУГ ТРАМВАЙ



1896-1996

Ю. М. КОССОЙ

ВЕК НИЖЕГОРОДСКОГО ТРАМВАЯ

59.82(2Рос=2Ниж
К71

ВАШ ДРУГ
ТРАМВАЙ

1896-1996

ЦБС Канавинского р-на
552299

НИЖНИЙ НОВГОРОД
ИЗДАТЕЛЬСТВА
«ЕЛЕНЬ»
«ЯБЛОКО»
1996

Канавинская
централизованная
библиотечная система
г. Н. Новгород

Детская библиотека
им. Аркадия Гайдар

ББК 39.82
К71

Художественное оформление, макет, верстка
В.В.Кременецкого и В.В.Кременецкого (мл.)

В книге использованы фотографии
Ю.Бескурова,
В.Бородина,
М.П.Дмитриева,
Д.Кременецкого,
Н.Мошкова,
С.Яворского,
а также фотодокументы из фондов Государственного архива
Нижегородской области
и музея Нижегородского трамвайно-троллейбусного
предприятия

Коссой Ю.М
К71 Ваш друг трамвай: Век нижегородского трамвая. —
Н.Новгород:
Издательства «Елень», «Яблоко», 1996. — 160 с.,ил.

ISBN 5-8304-0008-1 ББК 33.82

3204000000 — 03
Ю51 (03) — 96

В книге рассказывается об истории Нижегородского
трамвая — первого городского электрического транспорта
на территории Российской Федерации.

© Ю.Коссой, 1996
© В.Кременецкий, В.Кременецкий (мл.)
Оформление, 1996

ISBN 5-8304-0008-1

Директор Нижегородского муниципального трамвайно-троллейбусного предприятия
П.С.Рузавин

ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ

Сто лет назад, 8 мая 1896 года, нижегородцы оказались свидетелями рождения нового вида городского транспорта: в Нижнем начал работать пассажирский трамвай.

Рельсы, проложенные по центральным улицам, элеваторы (фуникулеры), связавшие линии верхней и нижней частей города, пути через плашкоутный мост к ярмарке и линиям Канавина – эти изменения в облике Нижнего наглядно свидетельствовали о новом этапе его развития. Трамвайный звонок обозначил смену эпох: к двадцатому веку Нижний из купеческого города стал бурно развивающимся промышленным центром.

Нижегородцы были живо заинтересованы технической новинкой. О трамвае писали газеты, толковали на улицах, даже распевали куплеты.

Обратите внимание, как часто появляется трамвай на снимках того времени. Трамвай на Благовещенской площади, трамвай на Большой Покровской, трамвай у церковных стен, трамвай в окружении извозчичьих пролеток... Для такого фотомастера, как, например, М.П.Дмитриев, трамвай – знак времени, своего рода символ, отражающий новый ритм жизни старого Нижнего.

Разветвлялись и изменялись трамвайные пути, на смену одним вагонам приходили другие, более совершенные, строились мощные подстанции, появлялись новые инженерные решения технических задач. История трамвая – отдельная и достойная глава в истории техники.

Сегодня, сто лет спустя, в нашем городе двадцать два трамвайных маршрута, по которым двести семьдесят шесть трамваев перевозят ежедневно девятьсот двадцать тысяч пассажиров. Рожденный технической мыслью девятнадцатого века, вобравший достижения века двадцатого, трамвай уверенно стремится в новое тысячелетие. Какие преобразования и новшества ждут его в будущем, сегодня можно только гадать, но, думаю, и в следующем столетии нижегородцы будут с гордостью вспоминать, что первый российский трамвай появился в их городе.

От автора

В работе над очерком, представленным в настоящей книге, были использованы материалы, хранящиеся в Государственном архиве Нижегородской области, служебном архиве Нижегородского трамвайно-троллейбусного предприятия, в фондах народного музея истории нижегородского горэлектротранспорта, а также в личном архиве автора.

Привлекались литературные источники – книги и статьи проф. Ю.Н. Бубнова, канд. географ. наук С.А. Тархова, А.И. Парусова, Н.П. Бобровой, В. Колябина, Э. Аренина, М. Хорева и других ученых, журналистов и краеведов.

Ценный материал дали письменные и устные воспоминания работников Нижегородского трамвайно-троллейбусного предприятия, документы, предоставленные сотрудниками служб, депо и отделов предприятия, за что автор искренне благодарен.

Автор считает также необходимым выразить благодарность за организационную помощь, оказанную при работе над настоящим изданием, руководителям НТТП П.С. Рузавину и Е.Г. Макаренко, руководителю рабочей группы по подготове к праздновнию 100-летнего юбилея трамвая Г.М. Пономаревой, хранителю музейных фондов Е.Г. Чугриной.

Автор приносит свои извинения тем работникам трамвая разных периодов, чьи достойные имена ему не удалось упомянуть в этом кратком очерке.

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Век трамвая наступил.
Первый трамвай России.
Маршрутами старого Нижнего.
1896—1919

Многочисленные гости Нижнего Новгорода издавна восхищались его ландшафтным великолепием. Экскурсоводы не устают повторять возвышенные слова Ильи Ефимовича Репина о городе, «царственно поставленном над всем Востоком России», об «упоительности его необозримых далей». По воспоминаниям нижегородцев, в начале шестидесятых годов прошлого века сторона города, обращенная к Волге, между кремлем и Печерским монастырем, называемая «Откосом», в летнее время служила местом прогулки для чистой публики. В центральной части Волжского откоса был разбит общественный Александровский сад, вдоль его спрямленной верхней бровки после сноса хозяйственных построек сформировалась Верхне-Волжская набережная. И сегодня нижегородцы, торопливо пробегая по Откосу по своим будничным делам, нет-нет да и остановятся на секунду, чтобы взглянуть на необъятные просторы заволжья.

Волжский откос — это своего рода парадный балкон города. Есть у нас и другой, скромно, по-домашнему именуемый Гребешком. Отсюда хорошо видна раскинувшаяся не на один десяток километров застройка окского заречья — разноцветные коробки жилых кварталов и металл производственных корпусов, устремленные в небо дымящие стрелы заводских труб. Долго надо всматриваться в этот индустриальный пейзаж, прежде чем удастся различить какие-то направления, линии, лучи, отходящие от неясно выделяющихся центров. Улицы, площади, транспортные развязки... Вот совсем маленькая желто-красная коробочка трамвая, свернув с широкой ленты Окского моста, продвигается по набережной, чтобы исчезнуть в глубоком ущелье между зданиями. А дальше — выручает воображение. Вот трамвай приближается к Московскому вокзалу. Несколько поворотов, и можно сделать выбор: вернуться через мост в верхнюю часть города, перейти по путепроводу на маршруты Сормовского и Московского районов, направиться через улицы старого Канавина на проспект Ленина, ведущий к автомобильному заводу.

Весь город из конца в конец пронизан рельсовыми дорожками, тонкими нитями контактных проводов трамвая и троллейбуса, редкие улицы не знают автобусных остановок. С недавних пор привычными для нижегородцев стали и красные буквы «М» над станциями метрополитена.

Больше двух миллионов пассажиров в день перевозит городской транспорт Нижнего Новгорода. Но так было далеко не всегда. Даже самый старый и заслуженный

трудяга — трамвай, и тот лишь готовится открыть свое второе столетие. Автобусу нет и семидесяти лет. Троллейбус — еще лет на двадцать моложе, а про метро и говорить нечего.

Выходит, не так уж и далек от нас вчерашний день Нижнего Новгорода, когда извозчичьи пролетки или восьмиместные «линейки» грохотали по булыжным мостовым главных городских улиц.

К середине прошлого столетия в Нижнем Новгороде насчитывалось сто двадцать восемь улиц, более десятка площадей, сорок одна улица имела дорожное покрытие. В 1855 году городское население составляло более тридцати тысяч жителей.

Размещение города на пересечении важных транспортных связей, сначала водных, а с 1862 года и железнодорожных, способствовало не только быстрому росту торговли, но и развитию обрабатывающей промышленности. В 1877 году в Нижнем было уже пятьдесят шесть промышленных предприятий. Возводились корпуса речного, коммерческого, технического училищ, строились здания банков и гостиниц, городского театра и окружного суда. За четыре десятилетия население выросло более чем в три раза. Городу становилось тесно в старых границах. По новому генеральному плану, утвержденному в 1881 году, строительство жилых кварталов вышло за Напольно-Монастырскую улицу (ныне улица Белинского) от острога до теперешнего Пушкинского сада, в конце Большой Покровки формировалась новая площадь (будущая площадь Лядова), начинала вырисовываться линейная застройка вдоль Московского и Казанского трактов.

Бурное промышленное развитие России во второй половине XIX века изменило размеренный патриархальный быт старого купеческого города. Новые времена несли с собой новый темп жизни, новые масштабы деятельности. Заводы и фабрики концентрировали рабочую силу, население ближней округи уже не могло обеспечить развивающиеся производственные процессы. Город, пожалуй, впервые в своей истории, столкнулся с транспортной проблемой. Но шел к концу девятнадцатый век, и пути решения этой проблемы были хорошо известны специалистам.

Еще в 1852 году французский инженер Луба запатентовал «конно-железную дорогу». Простота ее устройства, надежность в эксплуатации, доступность, традиционность использования «живой тяги» обеспечили новинке быстрое и широкое распространение. В 1853 году Нью-Йорк, в 1854 — Париж, в 1863 — Петербург обзавелись конками. Новый вид транспорта с одинаковой легкостью «вписался» и в маленькие, и в очень большие по тем временам города. Достаточно назвать Форт-Мид (США), насчитывавший всего сто пять жителей, и рядом поставить Вест-Индскую дорогу в Бостоне, двести двенадцать миль которой обслуживали более восьми тысяч лошадей. Полюбилась «конно-железная» и в городах Российской империи. К концу столетия, в 1895 году, конка (так стали называть ее у нас) перевозила пассажиров по меньшей мере в двух десятках городов. Первое упоминание о конке в истории российского транспорта связано с Нижним Новгородом. Еще в 1857 году английский инженер Дуль предложил построить конно-железную дорогу от Нижнего Новгорода через Казань и Пермь до одного из портов Тихого океана. Правда, предложение было отвергнуто: «Главноуправляющий путями сообщения К.В. Чевкин посчитал, что оно по нашим климатическим условиям не может быть признано удобоисполнимым...» Зато в 1864 году открылась конно-железная до-

1996

Прошло сто лет. И, как в те далекие времена ...
течет река Волга

рога, предназначенная для подвоза грузов на ярмарку от Гребневской (на Оке) и Сибирских (на Стрелке) пристаней. Рельсовые пути были проложены по Шестой и Седьмой линиям Канавина (ныне улица Даля). Несколько позже ее продлили до железнодорожной товарной станции, а в 1870 году дополнили второй такой же веткой к лесопильному заводу. Так что опыт был.

И все-таки когда в 1890 году городской управе был предложен проект строительства пассажирской конки, он был отклонен.

Рельеф города, характерные для него перепады высот, крутые подъемы и спуски, непреодолимые для конной тяги, лишали этот вид городского транспорта реальной перспективы. Тем более что в это время, к началу 90-х годов прошлого века, Петербург, Москва, Одесса, Баку познакомились с трамваем на паровой тяге, а на улицах ряда городов Европы и Америки уже слышны были звонки первых электрических трамваев.

Впрочем, городские власти Нижнего Новгорода конку не забыли. В 1908 году, когда нижегородский трамвай работал тринадцатый год, по Большой и Малой Печерским от Сенной до Благовещенской площади все-таки пошли вагончики конно-железной дороги.

Но век трамвая уже наступил.

В тридцатых годах прошлого века, работая независимо друг от друга, Борис Семенович Якоби и Томас Девенпорт из американского города Брендона создали электродвигатель, используя только что изобретенный электромагнит и гальванические батареи в качестве источника тока. Но от тележки Девенпорта, которая везла 16 килограммов груза со скоростью 3 км/час, как и от электромоторной лодки Якоби, показавшей на Неве 4–5 км/час, до создания пассажирского транспорта на электрической тяге было все-таки далеко. Потребовалось десятилетие, чтобы специалисты догадались отделить источник тока – тяжелые и маломощные гальванические батареи – от подвижного состава и сделать его стационарным (впервые это предложил американец М. Формер). Прошло еще почти четверть века, пока бельгийский электротехник З. Грамм с успехом заменил батареи генератором. И только в 1876 году на подъездном пути близ станции Сестрорецк штабс-капитан гвардейской артиллерии русский инженер Федор Апполонович Пироцкий продемонстрировал возможность передачи тягового тока непосредственно по рельсам. Опыт оказался успешным. Изобретатель повторил его и осуществил передачу электроэнергии по рельсам конки в Рождественском парке в Петербурге. В 1877 году результаты этих экспериментов были опубликованы в российском «Инженерном журнале». Публикация заинтересовала известную немецкую фирму «Сименс и Гальске». Один из ее совладельцев, Карл Сименс, обратился за консультациями непосредственно к Ф.Пироцкому и подробно ознакомился с его идеями. Через два года на выставке в Берлине Вернер Сименс демонстрировал шахтный электровоз, получавший энергию через третий контактный рельс. Однако Пироцкий, который счел ненужной укладку дополнительного рельса, продолжал свои опыты. Журнал «Электричество», «Журнал Русского физико-химического общества», газета «Новое время» сообщили своим читателям: «1880 года 22 августа в 12 часов дня в Санкт-Петербурге на Песках, на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, в первый раз в России двинут вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым

1996

катятся колеса вагона». Это был обычный вагон двухэтажной конки, только под ним был подвешен электродвигатель, да на площадке стояла колонка контроллерного управления, позволявшая изменять скорость и направление движения. Сорок специально приглашенных гостей стали первыми пассажирами электрического трамвая. А день 22 августа 1880 года — днем его рождения.

Правда, первая регулярно действующая линия пассажирского трамвая была построена компанией Сименса в тогдашнем пригороде Берлина Гросс-Лихтерфельде.

Движение по ней открылось 16 мая 1881 года. И уже следующим летом двигатели получали ток от подвешенных на опорах двух проводов, по которым катилась на роликах тележка-токоприемник, связанная с вагоном гибким кабелем.

Инженерная мысль продолжала работать. Много сделал для утверждения электрического трамвая в качестве основного средства городского пассажирского транспорта американский инженер Френк Дж. Спрейг. С его именем связаны и создание тележки, связавшей в едином блоке двигатель и колесную пару (1886 г.), и штанговый токоприемник (1888 г.), и даже внедрение управления по системе многих единиц (1898 г.).

Только в 1892 году трамвай вернулся на свою родину. Через двенадцать лет после петербургских опытов Ф.А. Пироцкого, 2 июня (14-го по новому стилю) 1892 года открылось пассажирское движение по первой киевской линии Подол — Крещатик. Этот факт имел определяющее значение и для судьбы будущего нижегородского трамвая. Александровский (теперь Владимирский) спуск в Киеве был одной из самых крутых улиц в городе. Попытки преодолеть такие уклоны с помощью конки, увы, разочаровали ее многочисленных поклонников. Порой и шести «лошадиным силам», впрягавшимся в вагон конки, не удавалось взять такую гору.

Не сразу поверили в возможности электрической тяги даже специалисты. Перед пуском одной из дорог Сименса (Ричмонд, США, 1887 г.), на которой встречались уклоны в 60‰, газеты писали: «Специалист, пытающийся строить трамвай по таким уклонам, ставит под сомнение свою профессиональную репутацию». А в Нижнем Новгороде, к примеру, на успешно действующих сегодня линиях трамвая имеются участки с уклоном 70‰ и даже 90‰. Так что становится понятным, почему с трудом, после двухлетних отказов и согласований, добившаяся согласия на сооружение конно-железных дорог в Нижнем Новгороде фирма «Герле и Килевейн» через пять месяцев после этого предложила заменить конку электрической дорогой. Это случилось в январе 1893 года, когда успех киевского трамвая, — не только инженерный, но и коммерческий, — стал очевидным.

10 мая 1893 года комиссия, специально образованная Нижегородской городской думой для рассмотрения записки архитектора Роберта Яковлевича Килевейна об устройстве электрической железной дороги, предложила объявить открытый конкурс — «соревнование для выработки наивыгоднейших для города условий», а также учесть опыт городов, уже имеющих электрический трамвай. Ровно через полгода Нижегородский распорядительный комитет Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставки (именно с ее открытием связывалось строительство трамвая) утвердил предварительную схему трамвайных линий. Между тем поступали заявки на концессию. В

числе претендентов были известные уже фирмы: петербургское представительство «Сименс и Гальске» (той самой фирмы братьев Сименс, которые построили трамвай под Берлином еще в 1881 году), «Русское производство изолированных проводов электричества» М.М. Подобедова (его «высочайше утвержденное товарищество для эксплуатации электричества» открыло «зимний трамвай» в Петербурге по крепкому Невскому льду), электротехническая контора Л.М. Паерского из Москвы, инженеры и предприниматели из Петербурга, Твери, Нижнего Новгорода. Определенный интерес к новому делу проявил и Савва Тимофеевич Морозов, занимавший в то время пост председателя ярмарочного комитета. Интерес этот был вполне объясним: концессия, тем более на длительные сроки, на которых настаивало большинство соискателей, обещала быть весьма прибыльным предприятием.

Очевидной была и позиция городской управы, стремившейся максимально сократить сроки действия контрактов и получить будущий трамвай в собственность города. Так что вполне понятной оказалась заинтересованность управы проектом капитана второго ранга в отставке Н.В.Рюмина, соглашавшегося после шести месяцев эксплуатации трамвая на концессионных началах передать его городу за 430 тысяч рублей. Фирма «Сименс и Гальске», почувствовав реальную угрозу со стороны конкурента, сделала решительный шаг. Рюмин был приглашен в компаньоны и назначен официальным представителем немецкой фирмы в Нижнем Новгороде.

Неожиданно возник еще один своеобразный взгляд на перспективу сооружения трамвая. Нижегородский полицмейстер Сементовский-Курило заявил: «Устройство электрических железных дорог в городе нельзя допустить по тем причинам, что лошади могут пугаться, последствием чего при сравнительно небольшой ширине улиц могут быть несчастья с людьми». Нашлись сторонники и такой точки зрения. Но городской голова барон Д.Н.Дельвиг представил комиссии письмо своего киевского коллеги: опыт двух лет эксплуатации трамвая в Киеве убедительно доказал преимущества электрической тяги.

23 марта 1894 года городская дума постановила: «Устройство электрической железной дороги от Благовещенской площади Ивановским съездом, Рождественской улицей через плашкоутный мост на ярмарку сдать фирме «Сименс и Гальске» концессионным способом при сроке концессии в 7 лет с окончания Всероссийской выставки 1896 года и при условии открытия движения по этой линии непременно 1 мая 1896 года». Однако официальный контракт не подписывался. Еще три месяца ушло на уточнения и согласования. А 21 июня барон Д.Н. Дельвиг получил телеграмму из Москвы, в которой Сименс окончательно отказался от заключения контракта.

Весной следующего года за строительство «городской электрической железной дороги» в нагорной части города взялся камер-юнкер Рафаэль Карлович фон Гартман, выступивший от имени частной «Финляндской компании легкого пароходства». 15 мая 1895 года Гартман и Нижегородская городская управа заключили договор о строительстве двух линий трамвая и двух элеваторов (фуникулеров) с правом концессии на эксплуатацию на 35 лет – до мая 1931 года. Это и был «Основной городской трамвайный договор».

Параграф второй договора устанавливал: «Городская электрическая железная дорога должна быть устроена Р. фон Гартманом по следующим улицам и площадям. По верхней части города – от сада Мини-

1996

ДОГОВОРЪ.

1895 года Мая 16-го дня, камеръ—юнкеръ Рафаель Карловичъ фонъ-Гартманъ, съ одной стороны, и Нижегородская городская управа, согласно опредѣленію городской думы, состоявшемуся 17 апрѣля 1895 года, съ другой, заключили между собою настоящій договоръ на устройство въ гор. Нижнемъ-Новгородѣ городской электрической желѣзной дороги съ двумя элеваторами на слѣдующихъ условіяхъ:

Цѣна 36 руб.–1887. Цѣна 20 руб.–1879.

АКТОВАЯ БУМАГА СТОИМОСТЬЮ ОТЪ 9000 ДО 10000 РУБ. СЕР. ЦѢНА ДВАДЦАТЬ ТРИ РУБ. СЕР.

восемьсотъ девяносто пятаго года Мая шестнадцатаго дня, договоръ этотъ явленъ у меня Александра Васильевича Олигеръ Нижегородскаго Нотаріуса, въ конторѣ моей 1-й Кремлевской части, на большой Покровской улицѣ, въ домѣ №6. Камеръ-Юнкеромъ Рафаелемъ Карловичемъ фонъ-Гартманъ, живущимъ временно въ Нижнемъ-Новгородѣ, на Нижне-Набережной рѣки Волги во гостинницѣ Егорова и Нижегородской Городской Управы помѣщающейся 1-й Кремлевской части, на большой-Покровской улицѣ, въ Общественномъ домѣ; Городскимъ Головою, Бароном Дмитріемъ Николаевичемъ Деловичъ, и членами той Управы: Александромъ Павловичемъ Покровскимъ Николаемъ Александровичемъ Бѣловымъ и Николаемъ Адамовичемъ Фремихъ,- лично мнѣ извѣстными и имѣющими законную правоспособность къ совершенію актовъ. Сборъ въ доходъ города, наложенный § 52 сего договора, не взысканъ. Ст. 137 Нот. Полож. об Поревстру. №2214.

Нотаріусъ

Фрагмент текста «Основного трамвайного договора» и нотариальная запись о его заключении

на против Манежа, через площадь Кадетского корпуса и военные ворота на Благовещенскую площадь, по Большой и Малой Покровским и Похвалинской улицам до конца этой улицы, что у сада Смирнова; по нижней части города – по Рождественской улице от церкви Иоанна Предтечи до плашкоутного моста. Для соединения этих двух линий должны быть построены две отдельных подъемных дороги, два элеватора: Кремлевский от городского ночлежного дома у церкви Иоанна Предтечи, вверх в Кремль в Мининский сад, и Похвалинский – от площади у плашкоутного моста до конца Похвалинской улицы у сада Смирнова».

Интересно отметить, что идея сооружения элеватора не была оригинальной. По имеющимся данным, впервые предложил соорудить подъемную машину для связи территорий Нижнего и Верхнего базаров известный механик В.И. Калашников в 1885 году. Он же разработал и конструкцию машины. Известны и другие подобные предложения, в их числе проект Ф.И.Герле (1889 г.) – того самого Ф.И. Герле, который вместе с архитектором Килевейном всего через год предложил построить в Нижнем пассажирскую конножелезную дорогу.

В «Основном договоре» были предусмотрены возможности продолжить дорогу по плашкоутному мосту, далее по Александро-Невской и Московской улицам до станции Московско-Нижегородской железной дороги, а также построить соединительную ветвь по льду Оки. Договор также особо подчеркивал, что дорога, все ее принадлежности и устройства являются собственностью города, а предпринимателю на весь срок концессии принадлежит лишь право пользования.

Договор был подписан. До установленного срока оставался ровно один год.

Надо сказать, что не остались без дела и другие претенденты. В том же 1895 году фирма «Сименс и Гальске» заключила контракт с городом и с главным строителем Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставки Э.К. Циглером на строительство электрической железной дороги от ярмарки до территории выставки. А фирма М. М. Подобедова взялась за сооружение внутривыставочного трамвая – кольцевой линии, которую предстояло разместить на бывшем пустыре, тогдашней окраине города (сегодня это территория парка им. 1 мая и стадиона «Локомотив»).

Пуск всех трех объектов был жестко связан с выставкой и временем ее открытия, назначенного на май 1896 года.

– Как же так? – спросит внимательный читатель, – мы говорим о столетии первого в России нижегородского трамвая, а что получается? В Киеве трамвай начал работать в 1892 году, в Петербурге М.М. Подобедов пустил зимний трамвай в 1895.ВНижнем в то время только обсуждали варианты будущего трамвайного договора. Что-то здесь не так, неправда ли?

Кто-нибудь наверняка припомнит, что в Калининграде трамвайное движение было открыто 31 мая 1895 года, а в древнем городе Львове трамвай пошел еще 23 июня 1894 года.

Так где же был пущен трамвай, который мы могли бы считать первым трамваем России? Давайте разберемся вместе.

Прежде всего установим, что речь идет не о трамвае вообще, а именно о городском пассажирском электрическом трамвае с постоянным режимом работы.

Если начальной точкой отсчета истории трамвая признавать конку, то Нижнему заведомо придется отступить и пропустить вперед не только Петербург, Москву

1996

Группа монтеров и электриков дореволюционного трамвая. В первом ряду третий справа — инженер Г.Ф.Кларк, активный участник строительства

и Казань, но и Саратов, и Ростов, и Воронеж. Но почему бы тогда не начинать счет с парового трамвая? Или с бензомоторного? А может быть тогда уж и с омнибуса?

Почему мы подчеркиваем пассажирское назначение трамвая? Да потому, что можно вспомнить и кисловодский трамвай, перевозивший минеральную воду.

Почему городской?

Историки трамвая, наряду с нижегородским внутривыставочным кольцом, назовут и маршрут, построенный на территории совхоза «Береговой» в Крыму для связи пансионата с пляжем. И хотя эти почти курьезные факты относятся к более поздним периодам, но как говорится, из песни слова не выкинешь.

То же самое можно сказать и о режиме работы. Мы уже вспоминали «зимний» трамвай, прекращавший движение с началом таяния льда. Известны и «летние» трамваи, открывавшиеся лишь с началом сезона в Евпатории или в Кемери. Поэтому мы отводим из числа «претендентов» Петербург. «Ледовый» трамвай действительно начал возить пассажиров зимой 1895 – 1896 года, но все же днем рождения петербургского трамвая считается 16 сентября 1907 года. Да и, скажем прямо, первая ледовая линия представляла собою скорее продолжение эксперимента: между Сенатской площадью и Васильевским островом бегали маленькие вагончики на участке длиной около 360 метров.

Что же сказать о других городах, где, приходится признать, настоящий трамвай

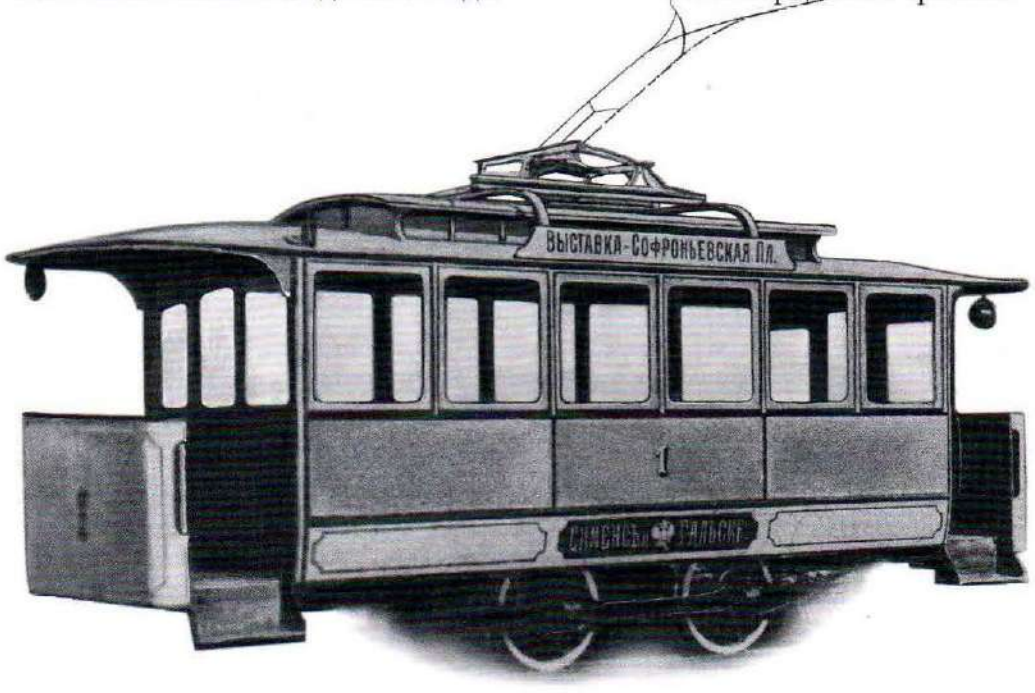
1896

Схема первых трамвайных линий, составленная П.И. Пискуновым при восстановлении нижегородского трамвая в 1920-х годах

начал работать до 1896 года? Напомним, что мы говорим о российском трамвае. Да, калининградский трамвай был открыт 31 мая 1895 года – но он был открыт не в Калининграде, а в главном городе Восточной Пруссии Кёнигсберге. Трамваи во Львове пошли еще раньше – 23 июня 1894 года, но это был австрийский город Лемберг, каким Львов оставался до 1918 года.

Сложнее с Киевом. Его приоритет бесспорен. Если бы не одно, увы, трудно принимаемое обстоятельство. С недавних пор киевский трамвай, испытанный лидер электротранспортников Союза, оказался за границей. Нет сегодня в нашей стране такого города – Киев.

Вот и ответ на все возможные вопросы. Нижегородский трамвай – первый трам-



Трамвайный вагон, изготовленный в Петербурге на Путиловском заводе, фирмы «Сименс и Гальске», которая пустила его, открыв тем самым первое трамвайное движение в Нижнем Новгороде в мае 1896 года

1996

Кольцевой трамвай на территории Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставки 1896 года

вай Российской Федерации. И тут уже спорить не о чем.

Итак, нижегородский трамвай строится. Три разных линии. Три независимых подрядчика. И всего лишь один год до пуска.

Город внимательно следил за необычной стройкой. Почти ежедневно «Волгарь», «Нижегородский листок», «Нижегородская почта» печатали текущую хронику событий.

«Работы по внутреннему устройству центральной станции городской электрической дороги идут очень спешно. Работают не только днем, но и ночью при электроосвещении...»

«Подвижной состав электрической дороги заказан за границей, все машины для станции находятся на пути в Россию...»

«Если будет стоять теплая погода, начнутся работы на Большой Покровке по прокладке рельс городской электрической дороги...»

«Для наведения нового плашкоутного моста строящиеся в Васильевском затоне 22 плашкоута совершенно готовы для отправки в Нижний Новгород...»

«Вчера в Нижний Новгород прибыли несколько вагонов для электрической дороги».

В мае 1896 года характер информации изменился:

«Разрешение на открытие движения электрических вагонов Сименса и Гальске... последовало вчера...»

Детская библиотека
им. Аркадия Гайдара

1896

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

10(22) **мая 1893 года.** Специальная комиссия Нижегородской городской думы объявила открытый конкурс "для выработки наивыгоднейших для города условий" сооружения электрического трамвая.

16(28) **мая 1895 года.** Нижегородская городская управа заключила с Р.К. Гартманом «Основной городской трамвайный договор».

8(20) **мая 1896 года.** Открыто движение трамваев по Канавинской линии Сименса—Гальске.

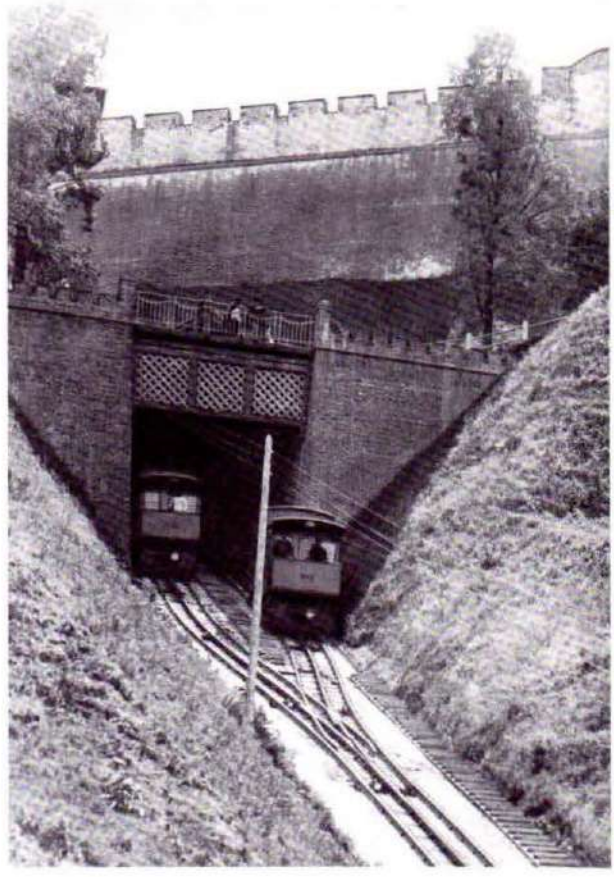
9(21) **июня 1896 года.** Открыто движение трамваев по Нижне-Базарной и Верхне-Базарной линиям фон Гартмана.

«Открытие движения по дороге господина фон Гартмана предполагается около 1 июня».

«Движение электрической дороги Подобедова на территории выставки начнется не ранее как в воскресенье 8 июня».

Репортер «Волгаря» ошибся всего лишь на один день. Круговая электрическая дорога на территории Всероссийской выставки приняла пассажиров 9 июня 1896 года (21 июня по новому стилю). Линия выставочного трамвая была однопутной, имела узкую колею (750 мм) и протяженность три с половиной версты. Парк подвижного состава насчитывал семь крытых вагонов, изготовленных по специальному заказу в Германии. В эксплуатации поначалу находились всего два вагона, каждый на двадцать пассажиров. Любопытно, что один из вагонов был переоборудован на Сормовском заводе и предназначался специально для царя и его свиты. Николай II действительно дважды совершил поездку по выставке на трамвае.

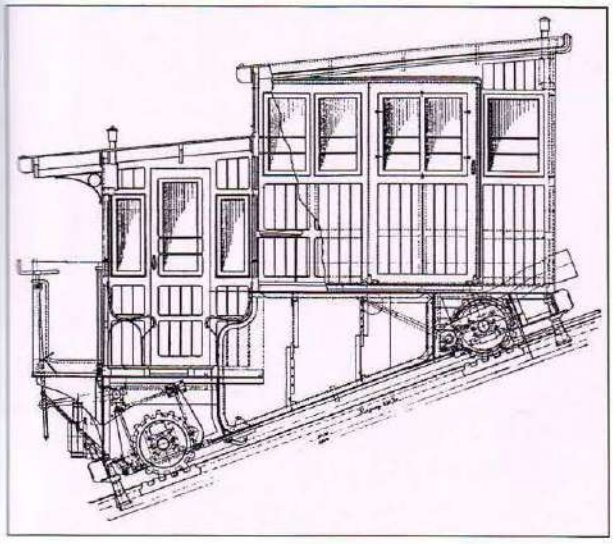
Трассу трамвая проложили таким образом, что остановки, а всего их было десять, можно было устроить в непосредственной близости почти от каждого из ста семидесят двух павильонов. Плата за такую круговую поездку взималась в размере пяти копеек, в вечерние часы она повышалась до десяти. Оригинально решили инженеры фирмы «Подобедов и К°» задачу токосъема: питающий провод на особых подвесах укреплялся внутри закрытого канала, размещенного между рельсами. При движении вагона металлический токосъемник перемещался по питающему проводу через щель, устроенную в верхней части канала. Специалист без труда увидит в этой конструкции прообраз будущего третьего рельса, который сейчас используется в метрополитенах.



1996

Кремлевский фуникулер (элеватор)

Устройство фуникулера (продольный разрез)



И тем не менее выставочный трамвай оставался в основном аттракционом местного значения. После закрытия выставки линия была демонтирована.

Одновременно, 9 (21) июня 1896 года, началась временная эксплуатация линии, построенной в соответствии с «Основным трамвайным договором» компанией фон Гартмана и его зарубежными партнерами фирмой «Эрликон» и швейцарской компанией «Локомотив». Временная эксплуатация затянулась довольно надолго. После пуска 9 июня 1896 года на несколько дней был остановлен кремлевский элеватор. Похвалинский работал в пробном режиме,

1896

«Эрликон» на территории нижегородского кремля

и только на 10 июля было назначено их официальное освидетельствование. 18 июня министр внутренних дел утвердил техническую документацию на весь комплекс сооружений. Эксплуатационники завершили приемку линии и ее обустройство лишь в августе. Тем не менее именно 9 июня, после традиционного молебна в помещении электрической станции, публика была приглашена совершить поездку. Первый вагон вел сам господин Гартман. Газеты сообщали: «Катающихся в вагонах было очень много... Плата за конец крайне дешевая — 5 копеек в первом классе и 3 копейки во втором. По случаю открытия движения вагоны ходили украшенные зеленью и флагами... На улицах вагоны электрической железной дороги возбуждали большое любопытство гуляющего простонародья».

Нижне-Базарная линия начиналась на площади у плашкоутного моста, проходила вдоль Нижнего базара по Рождественской улице до подножия кремлевской горы за церковью Иоанна Предтечи, что близ ночлежного дома Бугрова. Затем пассажиру трамвая предстояла пересадка на элеватор, который поднимал его в кремль на территорию Мининского сада вблизи манежа. Здесь — снова пересадка на трамвай. Его верхняя линия мимо зданий кремля выходила на Благовещенскую площадь, затем по Большой и Малой Покровкам трамвай двигался до Похвалинского съезда. От съезда — резкий поворот на Похвалинскую улицу к Смирновскому саду и гостинице «Восточный базар». А там опять, с помощью другого элеватора, — вниз, к плашкоутному мосту.

Обе линии были однопутными. На верхней линии длиной три с половиной версты располагалось восемь разъездов, на нижней (одна с четвертью версты) — и четыре разъезда для регулирования встречного движения. Вагоны для гартмановского трамвая были изготовлены преимущественно фирмой «Эрликон», и лишь позднее, в 1901 году, к ним добавились несколько вагонов варшавского завода Гостынского. Название фирмы «Эрликон» своеобразно трансформировалось в профессиональной лексике вагоновожатых. Эрликоновские вагоны вместо ставшей привычной впоследствии дуги имели штангу (типа троллейбусной), на конце которой укреплялся ролик, катившийся по контактному проводу. Ролик часто слетал, приходилось вручную устанавливать

1996

Выйдя из кремля, вагоны поворачивали на Большую Покровку

На Благовещенской площади в день «Белой ромашки». 1912 год

1896

Такими видятся сегодняшнему нижегородцу бывший Нижний Базар, Стрелна на слиянии двух великих рек, величественный Александро-Невский собор

1996

его. И вагоновожатые называли эрликоновские вагоны — «роликоновскими». Это запомнилось надолго. Даже в 1971 году так называл их в своих воспоминаниях водитель-ветеран Б.В. Стернов.

Пути обеих гартмановских линий также имели узкую колею шириной 1000 мм.

Интересно приводились в движение вагончики элеватора, работавшего в маятниковом режиме. Оба вагона, связанные непрерывным канатом, были оборудованы специальными емкостями для воды. Емкость вагона, находившегося наверху, заполнялась водой, одновременно вода выпускалась из аналогичной емкости вагона, спустившегося вниз. Разница в весе и заставляла вагоны под действием силы тяжести как бы меняться местами. Нижегородские элеваторы (более точно было бы называть их фуникулерами) работали достаточно долго. Кремлевский окончательно закрыли в 1928 году, Похвалинский — годом позже.

Единственной ширококолейной линией в то время была построенная фирмой «Сименс и Гальске» линия трамвая в Канавине. Строилась она как временная, с единственной целью соединить Всероссийскую торгово-промышленную и художественную выставку с вокзалом, ярмаркой и нижней частью города. Однако жизнь и на этот раз внесла свои коррективы — временная линия эксплуатировалась многие годы. Правда, вскоре после закрытия выставки 15 (27) октября 1896 года движение трамваев по выставочной элект-

На Большой Покровке. 1908 год

1896

Трамвай на Большой Покровке. Здание Дворянского собрания (справа).
1900-е годы

родороге Сименса и Гальске (ее так и называли в газетах того времени) окончательно прекратилось, началась разборка пути и контактной сети. Но уже в следующем году канавинский трамвай возродился.

Начинаясь непосредственно от главного входа выставки, линия «Сименс и Гальске» проходила по Напольно-Вокзальной улице, мимо железнодорожного вокзала по Московской и Александро-Невской улицам вдоль ярмарки до плашкоутного моста. Новый плашкоутный мост через Оку еще не был готов. Только 29 мая началось гужевое движение. Трамваи пошли через Оку лишь 16 июня. Теперь можно было доехать до Нижне-Базарной площади и пересесть либо на похвалинский элеватор, либо на вагоны Нижне-Базарной линии Гартмана. Интересно, что первоначально линия продолжалась по берегу Оки до Софроновской площади (теперь площадь Маркина). Однако в конце мая городские власти обязали фирму Сименса убрать все сооружения электрической дороги от моста до Софроновской площади в интересах благоустройства.

Сама канавинская линия также была однопутной с девятью разъездами, ее длина составляла 3¾ версты. Вагоны для нее были изготовлены Путиловским заводом по чертежам Сименса в двух вариантах: закрытые моторные и открытые прицепные, которые использовались только в период работы ярмарки. Так же, как и линия в верхней части города, заречный трамвай в 1901 году получил небольшое пополнение — два моторных вагона из Варшавы. Проезд в трамвае стоил 10 копеек независимо от класса вагона (закрытый или открытый). Водители и кондукторы имели особую форму: «...сюртук военного покроя из синего сукна с желтыми кантами, такие же шаровары и круглая шапочка».

1996

Движение по заречной линии было открыто раньше, чем на двух других — 8 (20) мая 1896 года.

Именно этот день и должен считаться днем рождения нижегородского — и, стало быть, российского — трамвая.

Интерес нижегородцев к новинке не снизился и после открытия движения.

Правда, в первые дни регулярной эксплуатации заречной линии пассажиров было сравнительно немного. Можно предположить, что горожане попросту побаивались непривычного безлошадного транспорта. Во всяком случае, после восстановления движения — непродолжительный перерыв был следствием постановления губернатора о специальных мерах по обеспечению безопасности — количество пассажиров резко увеличилось. В конце мая пришлось ввести в работу прицепные вагоны. А в день открытия линий, построенных фирмой Гартмана, от желающих прокатиться отбою не было. Хроникер «Нижегородского листка» 24 июля сообщал: «Электрические дороги Гартмана и Сименса — Гальске вчера далеко не удовлетворяли спроса на места в вагонах. Для того, чтобы попасть в вагон, приходилось ждать на конечных пунктах... по 15 — 20 минут... Давка и толкотня была страшная... Полиции стоило большого труда удер-

Однопутная линия узкоколейного трамвая (компания фон Гартмана) у городского театра. Слева виден купол церкви Николы Верхнепосадского, справа — доходный дом Чеснокова-Кудряшова. 1900-е годы

1896

У нижегородских извозчиков появился серьезный конкурент. Площадь перед Окским наплавным мостом. Последние годы XIX века

живать публику, бросавшуюся в вагон до остановки последнего».

Тем не менее тревога за безопасность движения имела определенные основания. К сожалению, первые дни пробного движения на линии Сименса –Гальске открыли печальный счет. Около пароходных пристаней на берегу Оки под вагон попал человек, неосторожно переходивший через пути. Травма была смертельной.

А 13 июня были зарегистрированы первые сходы с рельсов. Увы, знакомую нам и сегодня ситуацию описывает «Волгарь»: «Вчерашний ливень дал маленький урок... Вагонам впервые пришлось ходить по рельсам, залитым водой. Громадные ручьи, лившиеся с гор, несли с собой мусор, рельсы на некоторых местах засорились, а камни преграждали путь». Трамваи в этот день сходили с рельсов у Рождественской церкви, на Большой Покровке, близ Похвалинского съезда.

Первое столкновение вагонов произошло 9 августа на Большой Покровской улице. Машинист – так первое время называли водителей – на несколько минут вышел из вагона, стоявшего на разъезде. Оставшийся на площадке служащий депо «неосторожно» привел вагон в движение. В это время по главному пути от Благовещенской площади шел другой вагон. На стрелке произошло столкновение. К счастью, никто не пострадал.

Вот такая статистика.

Появились и жалобы на работу трамвая и его персонала. Некоторые из них кажутся сейчас забавными. Вот строчки из местной хроники: «На электростанции произошла какая-то поломка машины, вследствие чего электроток был прерван и все вагоны по всей линии сразу остановились. Публика долго сидела в вагонах, с тоской посматривая вперед... После почти получасового ожидания кондуктора, полу-

1996

чившие соответствующие инструкции, объявили, что вагоны пойдут не ближе, как через час-полтора, и выдали обратно полученные за билеты деньги».

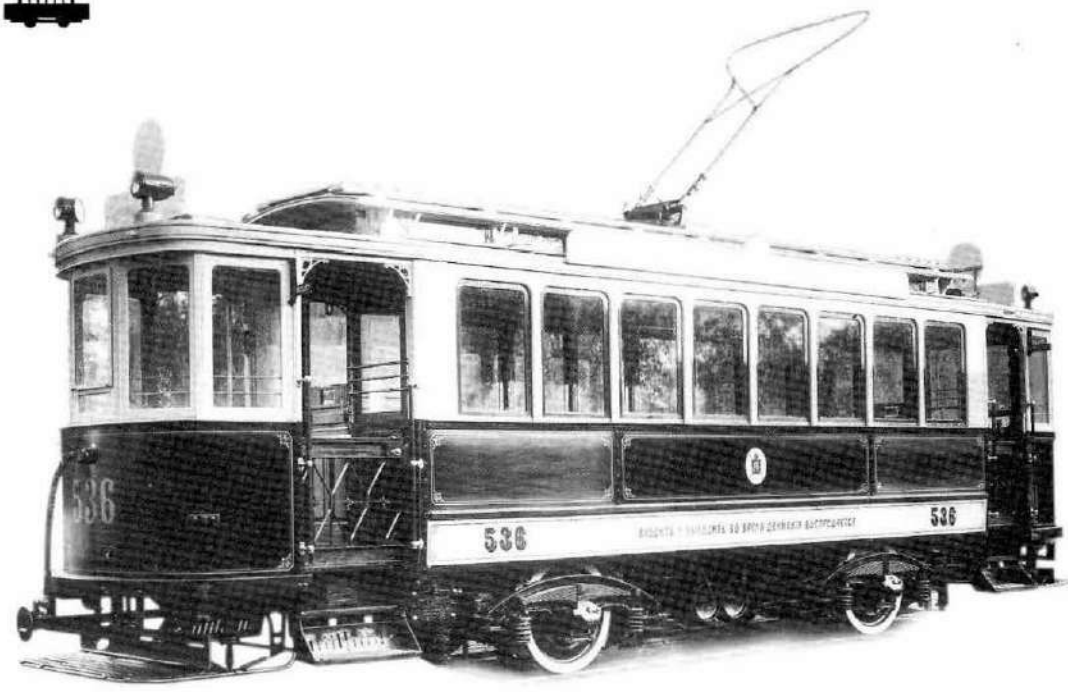
«Нас просят обратить внимание на большое число случаев падения при выходе пассажиров из вагонов электрической железной дороги. Падение происходит оттого, что кондуктора в большинстве случаев отказываются остановить вагон по просьбе пассажиров, когда они желают выйти, а обыкновенно приглашают их проехать до следующего разъезда... Иному пассажиру не хочется ехать дальше и он прыгает с вагона на полном ходу. А большинство проезжей публики незнакомо с теми последствиями, которыми может сопровождаться прыжок с вагона... Администрации электрической дороги не мешало бы внушить кондукторам, чтобы они или останавливали каждый раз вагоны по просьбе пассажиров, или не допускали бы неопытных прыгать из вагона на ходу».

«Недовольство публики возбудил кондуктор, который, несмотря на заявления нескольких женщин, отказался закрыть окна, раскрытые на обеих сторонах вагона. Пассажиры требовали дать им книгу для заявлений недовольства, которая имеется в особом ящике в каждом вагоне, но кондуктор заявил, что у него нет ключа от ящика».

Разговор о недостатках в работе трамвая шел и на заседаниях городской думы.

Трамвай на углу Малой и Большой Покровки

1896



Трамвайный вагон, изготовленный акционерным обществом «Сормово» для Москвы. 1912 год

17 июня 1896 года, выступая в прениях по докладу городского головы, гласный Зенченко заявил: «Во-первых, фуникулеры еще не действуют, между тем они гораздо важнее самих линий, так как без них движение по линии есть не что иное, как пустая и бесцельная езда. Затем, вагоны страшно звонят и трещат, беспокоя мирных обывателей... Это не электрическая конка,— эмоционально воскликнул гласный, — а электрическая звонка или электрическая хлопка». И сделал вывод: «...лучше совсем не иметь электрической дороги, чем иметь гартмановскую».

Иначе рассуждал гласный В.В. Баулин: «Закрыть дорогу? Едва ли это будет согласно с интересами города... Дорога, правда, запоздала несколько, но ведь и сооружение грандиозное».

Время убедительно показало, кто был прав в этом споре.

Надо признать, что восемь с небольшим верст трамвайного пути для города, население которого, по данным переписи 1897 года, приближалось к ста тысячам жителей, конечно же, не могли полностью удовлетворить потребности в поездках. Это становилось очевидным, тем более что линии обслуживали в основном городской центр, и многие улицы, не говоря уже о фабричных пригородах, таких как Молитовка, Гордеевка, Сормово, оставались без трамвая. Московский инженер А.Л. Линев писал в своем заключении о работе нижегородского трамвая: «Существующая трамвайная сеть слишком мала, проходит только по казовым улицам города и может служить скорее для приятной прогулки по городу, чем для действительного удовлетворения его потребностей. Для того, чтобы удовлетворить потребности города в дешевых путях сообщения, нужно утроить или учетверить длину существующих ли-

1996

ний». Однако несмотря на сообщения в печати о предстоящем строительстве новых линий трамвая по Варварской и Полевой улицам, концессионеры вынашивали другие планы. В конце 1896 года фон Гартман передал свои права «Русскому обществу электрических дорог и электрического освещения», обязавшись в 1897 году продолжить свою линию до железнодорожного вокзала. С этой целью Гартман приобрел у фирмы «Сименс и Гальске» подвижной состав, контактный провод и рельсы от разобранной линии. Следует отметить, что по настоянию ярмарочного комитета трасса восстанавливаемого трамвая была изменена. Она должна была быть убрана с Выставочного шоссе, рекомендовалось проложить пути по Нижегородской улице, затем по Второй и Первой Сибирским, у Макарьевской части повернуть на Московскую и по ней выйти к вокзалу.

В 1897—1898 годах «Русское общество электрических дорог и электрического освещения» стало монопольным владельцем нижегородских трамвайных линий. В 1899 году общество впервые обеспечило связь города с вокзалом зимой, построив трамвайный путь по окскому льду. Сейчас вряд ли удастся объяснить причины, по которым и концессионный договор, заключенный в 1895 году с Гартманом, и деловые отношения с новым владельцем трамвая были одинаково невыгодными для города. В уже упоминавшемся заключении А.Л. Линева говорилось: «...более одностороннего контракта трудно найти: город дает концессионеру все удобства, чтобы устроить выгодное предприятие, и

Ново-Базарная площадь (пл. Горького). Вправо линия уходит на Полевую улицу. 1899 год

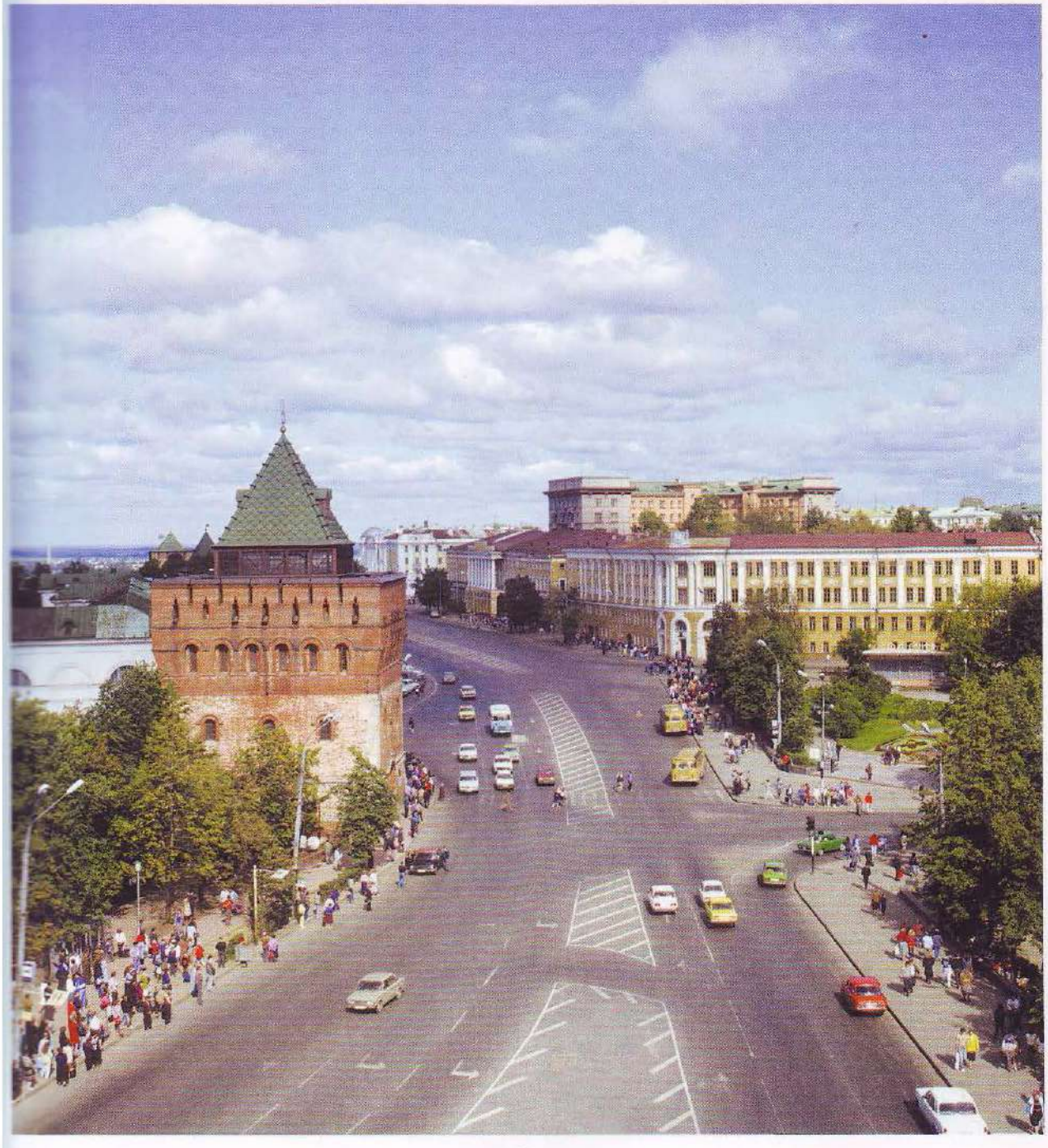
В 1901 году трамвай пришел и на Острожную площадь. Снимок 1904 года

взамен не получает ровно ничего». Условия были закреплены в «Дополнительном городском трамвайном договоре», заключенном 9 апреля 1901 года между правлением «Русского общества...» и Нижегородской городской управой. Договор предусматривал продление уже существовавших линий, порядок их эксплуатации, единую оплату проезда без разделения на классы с 10 сентября по 1 июля по три копейки, с 1 июля по 10 сентября — по пять. Оговаривался и безвозмездный отвод земельных участков, в частности, «под устройство дополнительного нового вагонного депо или в конце Острожной площади, или за Крестовоздвиженским монастырем, по соглашению Управы с Обществом, в размере не менее 1000 квадратных сажен». Вводилось и ограниченное пересадочное право: каждый пассажир мог совершить только одну пересадку с одной магистрали на другую, следуя в любом направлении.

В том же 1901 году была открыта новая Похвалинско-Острожная линия трамвая. Она проходила от Острожной площади (площадь Свободы) по Полевой улице и далее, через Ново-Базарную площадь (площадь Горького) и Большую Покровку, включалась в старую Верхне-Базарную линию (Малая Покровка — Телячья улица — Вознесенский переулок — Похвалинская улица). В 1902 году открылось движение еще по одной, Кремлевско-Монастырской, линии. Ее составили ранее существовавшие пути Верхне-Базарной (от Кремля по Большой Покровке) и часть путей Похвалинско-Острожной (Ново-Базарная площадь и Полевая улица) линии, а также новый участок от Большой Ямской улицы (Краснофлотской) до Крестовоздвиженского монастыря, располагавшегося в районе современной площади Лядова.

1996

Площадь Минина и Пожарского



1896

Общая протяженность Верхне-Базарной линии, включавшей в себя вновь построенные участки, составляла 10 верст 380 сажен (11,48 км).

В 1910 году с разрешения городской управы была переустроена Нижне-Базарная линия – узкая (1000 мм) колея была перешита на широкую (1524 мм). Появилась возможность открыть сквозное движение вагонов канавинской линии до нижней станции кремлевского элеватора и организовать беспересадочное сообщение.

Подвижной состав, обслуживавший линии верхней части города, размещался в двух деревянных парках, расположенных на Малой Покровке возле Похвалинского

Конечная остановка Нижне-Базарной линии у церкви св. Иоанна Предтечи. Далее — пересадка на элеватор, подъем к кремлю и переход к линиям верхней части города. 1898 — 1899 годы

Кремлевский элеватор продолжал работать и в 1930-е годы

1996

От нижней станции кремлевского элеватора трамвай начинал движение по Нижне-Базарной линии. Слева — купола церкви Иоанна Предтечи, справа — церковь Николы на торгу. 1897 год

съезда. Один из них, вместимостью пятнадцать вагонов, был построен еще в 1895 году, второй, рассчитанный на шесть вагонов – в 1901 году. Часть вагонов, работавших по Нижне-Базарной линии, размещалась в парке, выстроенном возле Похвалинской электростанции. В левом крыле здания электростанции находился павильон для элеватора, а позади станции – парк на семь вагонов. Другая часть вагонов Нижне-Базарной линии и весь подвижной состав, работавший в заречной части, обслуживался в самом большом Канавинском парке. Этот парк, рассчитанный на 22 вагона, был сооружен в 1896 году на Базарной площади в Канавине.

В этот же период в Нижнем Новгороде появилась конка.

По данным Института географии Российской Академии наук, из ста тридцати шести городов, входивших в разное время в состав Российской империи, Советского Союза и нынешней России, в которых когда-либо осуществлялось или осуществляется трамвайное движение, только в двух, Нижнем Новгороде и Ростове-на-Дону, конно-железная дорога не предшествовала сооружению электрического трамвая, а наоборот, появилась позже. В Ростове – на два года, в Нижнем Новгороде – на целых двенадцать лет. Известный проект предпринимателя Ф.И. Герле, отклоненный в 1890–1891 годах городской управой, предусматривал строительство конки, соединяющей два еженедельных базара на Благовещенской и Ново-Базарной площадях.

После строительства Верхне-Базарной линии трамвая (1896 год) и ее удлинения (1901–1902 годы) целесообразность такой трассы конно-железной дороги отпала сама собой. Трамвай соединил обе площади.

Однако в стороне от построенных линий оставалась Сенная площадь.

Еще в 1905 году жители Жуковской и Малой Печерской обратились в городскую думу с просьбой об устройстве трамвайной линии по одной из этих улиц. Однако отношения между городом и владельцами трамвая из «Русского общества...» к этому времени настолько обострились, что городская управа решила проложить линию самостоятельно и создавать не электрическую, а конную железную дорогу. С этой целью была организована специальная комиссия. Предполагалось воспользоваться старыми рельсами и отслужившими свой срок вагонами московской конки. Но, как выяснилось, они оказались пригодными разве что в лом. Только после этого комиссия заказала новые вагоны и новые рельсы. К концу 1907 года дорога была в основном построена, однако открыть движение удалось не сразу.

Получение вагонов, намеченное на сентябрь 1907 года, задержалось по вине изготовителя. Лишь в январе 1908 года городской архитектор Н.М. Вешняков смог осмотреть вагоны, изготовленные для нижегородской конки на заводе Гостынского. Первый вагон был получен из Варшавы 17 января. Однако технический комитет при Министерстве внутренних дел представил свои замечания и по вагонам, и по самому рельсовому пути. В феврале в Нижний Новгород приехал сам господин Гостын-

Двухвагонный поезд готов к отправлению от нижней станции фуникулера. Конец XIX века

1996

ский. Он заверил, что все недостатки заводом будут исправлены.

Только в конце марта Исполнительная городская комиссия по устройству Печерской линии конно-железной дороги — таково ее полное наименование — постановила возбудить ходатайство перед губернатором о разрешении открыть временное движение. Началась пробная эксплуатация. Первый вагон конки прошел по линии 29 апреля. Для официального открытия дороги требовалось разрешение технического комитета Министерства внутренних дел, однако жалобы жителей на длительное бездействие построенной конки, да и убытки, которые из-за этого несла городская казна, вынудили городскую управу открыть временное движение с 18 июня 1908 года. Вагоны конки пошли от Сенной площади по улицам Большой Печерской, Малой Печерской, Тихоновской (улица Ульянова) до Благовещенской площади. Линия была одноколейной с разъездами и протянулась на две версты с третью. Однако уже через несколько дней частые сходы вагонов с рельсов на закруглениях заставили сначала организовать движение на двух самостоятельных участках с пересадкой на углу Тихоновской и Малой Печерской улиц, а затем и вообще закрыть его до Благовещенской площади, ограничив пробег вагонов зданием Казенной палаты. Нормальный режим был восстановлен после ремонта пути, однако убытки не

Нижне-Базарная линия проходила по Рождественской улице. В центре видна колокольня XVII века, рядом Козьмодемьянская церковь (XIX в., архитектор Л.В .Даль)

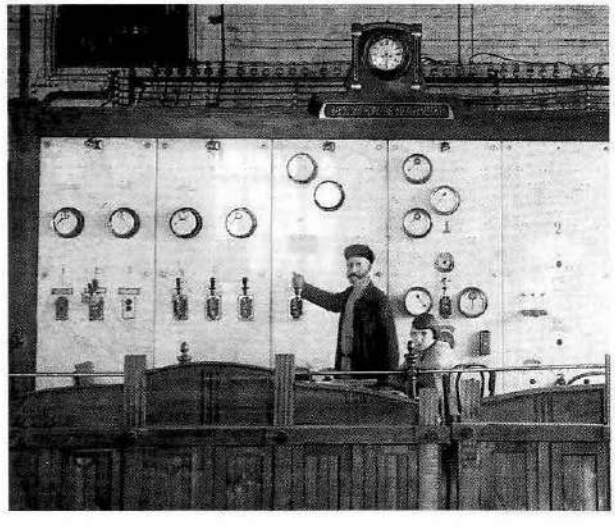
1896

уменьшались. В одной из заметок газеты «Волгарь» говорилось: «Предприятие конно-железной дороги, сооруженное хозяйственным способом общественным управлением и поглотившее крупную сумму городских денег, мало обещает хорошего для городской кассы.» Газета оказалась права.

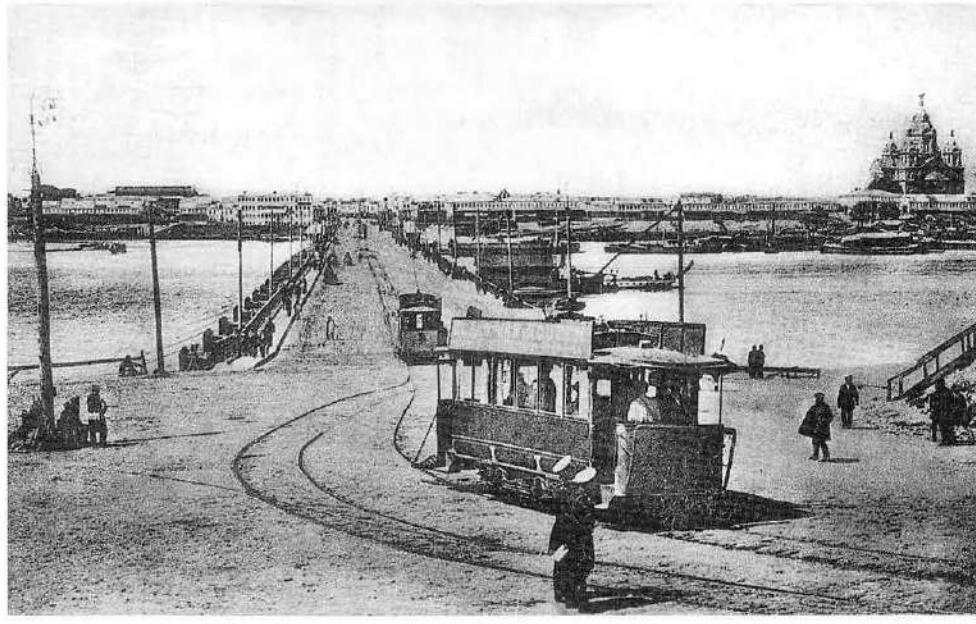
Постоянная эксплуатация конки началась лишь 15 июля. Первым управляющим конно-железной дорогой еще в мае был назначен отставной полковник Н.Х. Шрейдер, ранее служивший в «Русском обществе электрических дорог и электрического освещения». Однако в январе 1909 года городская управа, в ведение которой была передана линия, упразднила должность управляющего. Н.Х. Шрейдер был уволен, а заведовать конкой пригласили И.А.Плотникова, бывшего балахнинского городского голову.

Въезд на плашкоутный мост. На заднем плане — Похвалинская электростация. В ее левом крыле находился павильон нижней станции фуникулера

У распределительного щита Канавинской электростанции



1996



А так выглядели разъезды, на путях которых приходилось ожидать встречные вагоны

Но история сооружения нижегородской конки на этом не завершается. Дело в том, что по проекту рельсовые пути конножелезной дороги должны были пройти по Благовещенской площади мимо здания мужской гимназии и почтовой конторы через церковный сквер. Работы начались своевременно, но были приостановлены в связи с протестами против уничтожения части сквера. В сентябре 1908 городская управа вернулась к этому вопросу и решила работы продолжить, кустарник выру-

В 1899 году «Русское общество электрических дорог и электрического освещения» построило трамвайную линию по льду Оки

бить, рельсы в сквере проложить, однако от вырубки больших деревьев и от переноса решетки, ограждавшей сквер, воздержаться до решения городской думы. Тем более что с протестом против прокладки конно-железной дороги почти вплотную к Алексеевской церкви выступили ее настоятель, церковный староста и группа прихожан. «Такое соседство, — писали они в прошении, адресованном губернатору, — при постоянном снование вагончиков взад и вперед, колесный шум, звон колокольчика и топот лошади — не может быть желательным во время совершения Богослужения». Заседание думы состоялось 3 октября. По-видимому, городские гласные предпочли поддержать интересы городского транспорта. Уже 7 октября пути нижегородской конки были полностью уложены до линии электрического трамвая на Большой Покровке.

Второе полугодие 1908 года, в течение которого функционировала конка, принесло городу убыток от ее работы в 4,7 тысячи рублей. Первый квартал 1909 года добавил еще 3,5 тысячи рублей. Пришлось, сохранив трехкопеечный тариф только на зимне-весенний период (с 1 ноября по 1 мая), на все остальное время увеличить его до 5 коп. за поездку. С 1 мая выручка несколько возросла, хотя число пассажиров при этом снизилось. Однако конка оставалась убыточной и в 1909 году.

В первое время она не вызывала большого интереса у горожан. Низкая скорость движения, необходимость долго ожидать встречный вагон на разъездах, большие интервалы — все это не могло сделать конку достаточно привлекательной. Тем не менее конкурентов от Сенной до Благовещенской у нее практически не было, и объем перевозок постепенно возрастал. Если в 1909 году конно-железная дорога перевезла всего 489,8 тысячи пассажиров, то в 1912 году — 609,6 тысячи, а еще через три года, в 1915 —1056,3 тысячи пассажиров. Видимо, перспективу хорошо почувствовали зарубежные предприниматели, заинтересовавшиеся попыткой городской управы передать конку в частные руки. На публикации в столичных газетах откликнулись, в частности, консулы Великобритании и Австро-Венгрии.

Однако нижегородская конка оставалась собственностью города до конца своего существования. Уже после революции рельсовые пути нижегородской конки были перешиты с узкой колеи на широкую, на всех однопутных участках были построены вторые пути, конную тягу заменила электрическая.

Озабоченные прежде всего получением наибольшей прибыли, владельцы трамвая не вкладывали достаточных средств в ремонт и содержание работавших на износ пути, подвижного состава и электрических сетей. Их также не тревожили и условия труда вагоновожатых, кондукторов и других работников трамвая. А условия эти, особенно для линейного персонала, были

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

1901 год. Построена Похвалинско–Острожная линия трамвая.

1902 год. Построена Кремлевско–Монастырская линия трамвая.

15(28) июля 1908 года. Началась постоянная эксплуатация конки.

1(14) ноября 1914 года. Нижегородский трамвай стал собственностью города.

1 мая 1919 года. Полностью остановилось трамвайное движение.

1996

Рождественская — Кооперативная — Маяковского — и снова Рождественская

1896

Плашкоутный мост долгие годы связывал верхнюю и нижнюю части города. 1896 год

нелегкими. Рабочий день длился десять–двенадцать часов, а когда открывалась ярмарка, он достигал даже шестнадцати. Действовала жесткая система штрафов. В нижегородском трамвае, по сравнению с другими трамвайными предприятиями крупных городов России, заработная плата была заметно ниже (на 8 –10% – средней, на 27% – наибольшей), часовые ставки за сверхурочную работу также были меньше – соответственно на одну треть и в четыре с половиной раза. Позиция администрации – управляющего Нижегородской конторой «Русского общества электрических дорог и электрического освещения» Левестама, инженера Суткевича, заведующего движением Рожковского – заставляла рабочих объединяться и открыто выступать с требованиями об улучшении положения. Профсоюз работников трамвая был самым крупным в городе, в него входило 80% рабочих «Русского общества...». Такого высокого уровня членства не было даже на самых крупных нижегородских заводах. Однако Левестам не признал созданного рабочими профсоюза и отклонил их прошение об улучшении условий труда. Дважды бастовали трамвайщики в 1905 году. Делегаты забастовщиков ездили в Петербург, были приняты председателем правления «Русского общества...» англичанином Белэем. Но добиться выполнения требований им не удалось, забастовка была прекращена, а ее активные участники уволены.

Ничего не изменилось ни в условиях

1996

Московская (Советская) улица. Впервые вагоны идут по двухпутной линии

С улицы Александро-Невской вагоны сворачивали на Нижегородскую и шли на плашкоутный мост. 1896 год

труда, ни в отношении владельцев трамвая к действительным интересам города. Даже городская управа была вынуждена периодически создавать особые комиссии, приглашать специалистов из столицы для разрешения часто возникавших конфликтов. Дело дошло до того, что по ходатайству городской управы мировой судья назначил техническую экспертизу предприятия. Эксперты — видные инженеры-строители, главные инженеры служб московского трамвая, во главе с управляющим, дали свое заключение о неудовлетворительном состоянии всех рельсовых путей, недостаточной мощности электроподстанций, отметили другие существенные недостатки.

Начавшаяся война ускорила решение вопроса. 8 октября 1914 года дума, с вынужденного согласия «Русского общества электрических дорог и электрического освещения», приняла постановление о выкупе трамвая за один миллион двести тысяч рублей. С 1 ноября город начал эксплуатацию трамвая в качестве его владельца.

И все-таки у нижегородского трамвая оставались два хозяина. Небольшой участок заречной линии (640 сажен, или 1 км 280 м) пролегал по территории Нижегородской ярмарки, по земле, которая была собственностью российского правительства. А правительство, от имени которого выступал ярмарочный комитет, не уступало. Ярмарке линия нужна была всего несколько месяцев в году, но, не внимая доводам городской управы, комитет не соглашался ни продать, ни передать городу безвозмездно землю, на которой располагалась линия, точнее, часть линии. Вот и выходило, что нижегородцу, желавшему попасть, к примеру, с Рождественки на вокзал железной дороги, приходилось, доехав до ярмарки, пересаживаться в другой вагон, покупать новый билет, а через 640 сажен снова перебираться в городской трамвай — лишь так можно было добраться до цели.

Тем временем городская электрическая комиссия начинала думать о переустройстве и расширении хозяйства. Принятый городской управой от прежних владельцев подвижной состав, пути и электросети находились в неудовлетворительном состоянии. Рельсы и шпалы были изношены сверх всяких норм и допусков. Большинство вагонов, прослуживших почти по двадцать лет, требовали замены электродвигателей и ходовых частей. Ненадежными стали питающие и отсасывающие линии, вся система воздушной контактной сети. В 1916 году был объявлен конкурс проектов реконструкции трамвая. Лучшей признали разработку П.А. Суткевича, строителя незадолго до того открытого (в 1915 году) самарского трамвая. Рассматривался и проект постройки трамвая, которому предстояло пройти из города в тогдашний Балахнинский уезд: Канавино — Ратманиха — Костариха — Вариха — Сормово — Копосово. Но приступить к реализации этих проектов так и не удалось.

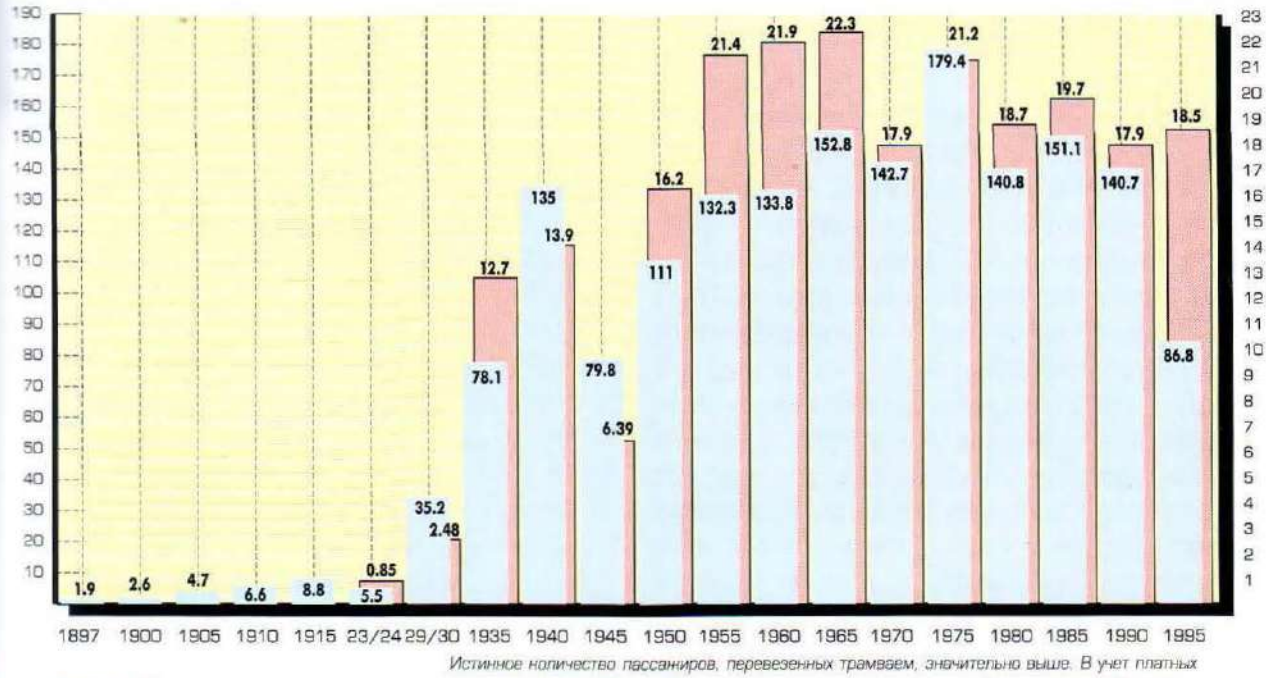
Обстановка складывалась неблагоприятная. В первые месяцы войны почти половина опытных служащих «Русского общества...» была призвана в армию. Последовавшие за этим новые массовые мобилизации еще сильнее отразились на составе вагоновожатых, кондукторов, слесарей и путевых рабочих. Положение настолько обострилось, что встал вопрос о сокращении объемов движения. О реконструкции уже не говорили.

На состоянии городского хозяйства и, в частности, трамвая не мог не сказаться общий упадок экономики, вызванный мировой, а затем и гражданской войнами. Обычными явлениями стали недостаток, а порою и просто отсутствие материалов и

1996

Протяженность пассажирских путей (км, в однопутном исчислении) и инвентарный парк вагонов (ед.)

Годовой объем перевозки платных пассажиров (млн.чел.) и величина натурального пробега вагонов (млн.вагоно-км)



Истинное количество пассажиров, перевезенных трамваем, значительно выше. В учет платных пассажиров не входят перевозки тех категорий граждан, которые обладают правом бесплатного проезда. Если учесть их по официально утвержденной методике, то объем трамвайных перевозок за 1995 г. составит не 86,8 млн. пассажиров, как показано на диаграмме, а 263,1 млн.

1896

Площадь у Московского вокзала. В конце прошлого века сюда пришел трамвай

деталей, необходимых для ремонта и содержания технических средств трамвая. Ощущалась острая нехватка электрической энергии. В результате всего этого резко снизились объемы движения, увеличились интервалы, вагоны, как правило, ходили переполненными. «Нижегородская коммуна» информировала читателей (8 декабря 1918 года) об обязательном постановлении горисполкома и предписании начальника городской милиции о недопущении переполнения публикой вагонов трамвая.

1 мая 1919 года нижегородский трамвай полностью остановился. Опустели одиннадцать с половиной километров рельсового пути. Все сорок восемь вагонов остались в депо.