

НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

— — — — —
1896 - 2026



«... Трамвая тогда не было, ползала кое-где злополучная конка, которую я при экстренных случаях легко пешком перегонял, а извозчики-ваньки на дохлых клячах черепашили еще тише. Лихачи, конечно, были не по карману и только изредка в экстреннейших случаях я позволял себе эту роскошь...»

Гиляровский, В.А. «Мои скитания», 1928 г.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Вид на Нижегородскую ярмарку с Гребешка (Ярилиной горы)
Фотограф – Андрей Осипович Карелин, 1870-е гг.

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».

Волжский откос – это своего рода парадный балкон города. Есть у нас и другой, скромно, по-домашнему именуемый Гребешком.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



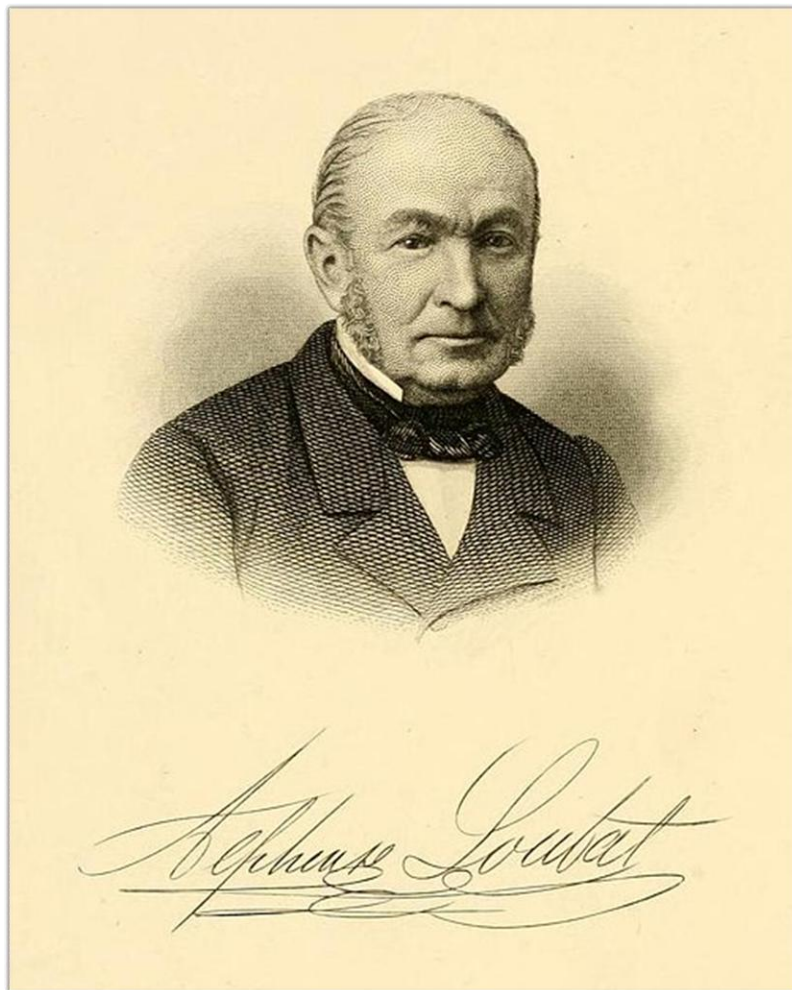
**Нижний Новгород. Церковь Божьей Матери Всех скорбящих радости
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев, 1896 г.**

Бурное промышленное развитие России во второй половине XIX века изменило размеренный патриархальный быт старого купеческого города.

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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.

Альфонс Луба*

Иллюстрация – Википедия : свободная энциклопедия

Текст – Коссой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996. – С.8.

*Альфонс Луба (фр. Alphonse Loubat) - французский изобретатель (15 июня 1799, Сент-Ливрад-сюр-Ло — 10 сент. 1866, Виль-д'Аврэ)



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Нижний Новгород. Кунавинская слобода (Канавино)

В 1864 году открылась конно-железная дорога, 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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Нижний Новгород, ул. Рождественская, 1900-1916 гг.

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



**Нижний Новгород. Улица Большая Печёрская. Вид с пожарной вышки
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев**

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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.

Пироцкий Фёдор Апполонович
Фото – ФГБУ «Президентская библиотека им. Б.Н.Ельцина»



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева

Telegraphen Bau Anstalt
von
SIEMENS & HALSKE
in
BERLIN.



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 продемонстрировал шахтный электровоз, получавший энергию через третий контактный рельс. Однако Пироцкий, который считал ненужной укладку дополнительного рельса, продолжал свои опыты.]

Дом для сотрудников завода «Siemens & Halske» в Нижнем Новгороде (ул.Подгорная)

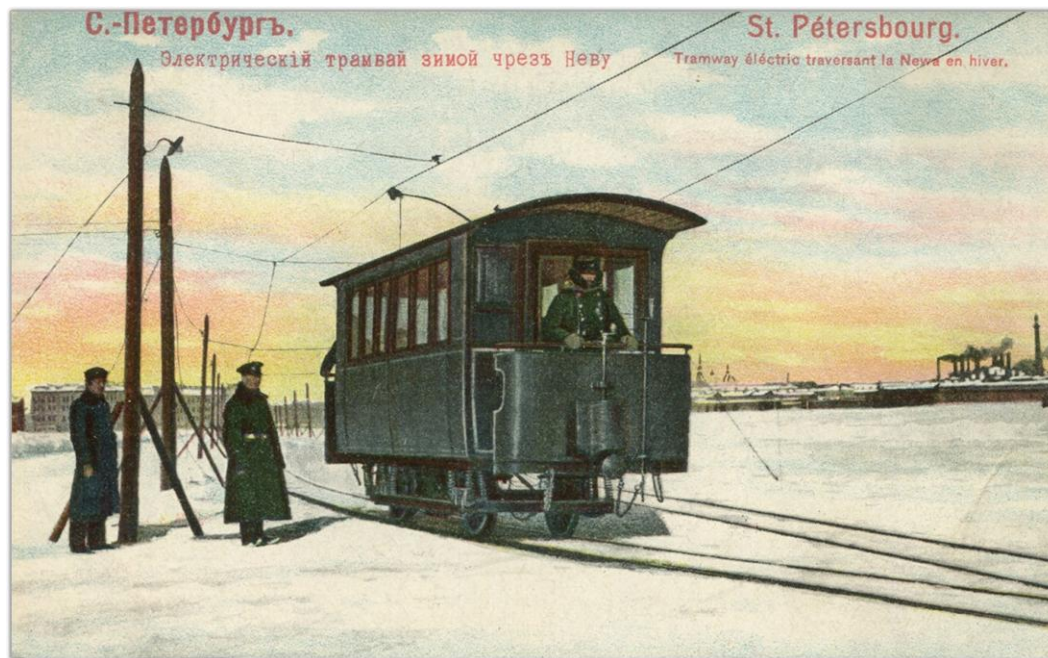
Фото – Википедия : свободная энциклопедия : [сайт]

Текст – Косой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996. – С.10.

*Siemens & Halske (Сименс и Гальске; Сименс унд Хальске) – немецкая компания, занимавшаяся производством электротехнического оборудования, железнодорожного транспорта и бытовой техники. Основатель фирмы – немецкий инженер, изобретатель, учёный, видный политический и общественный деятель Вернер Сименс (Википедия : свободная энциклопедия : [сайт])



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева

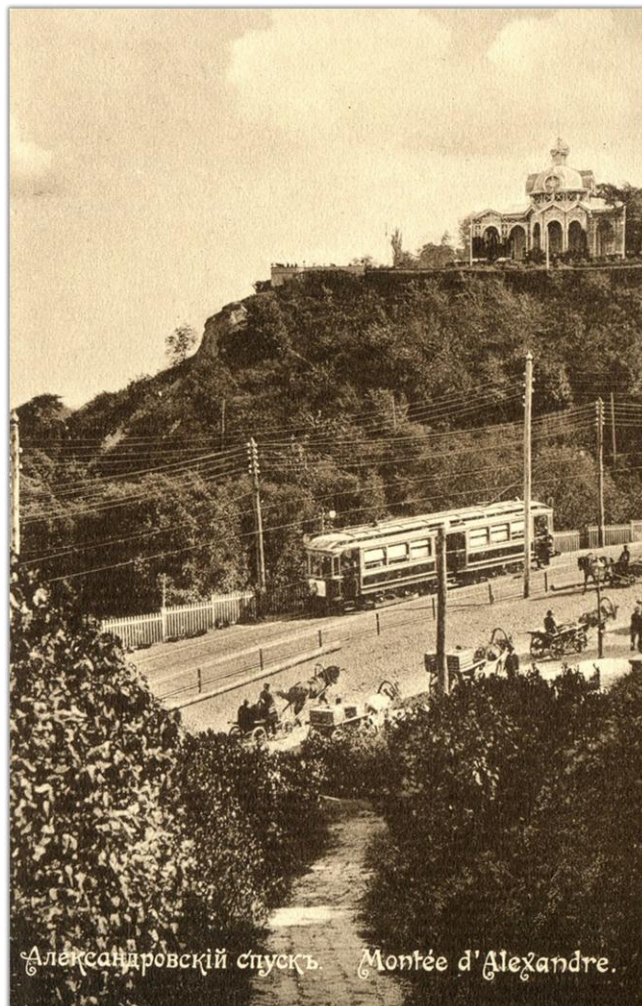


Электрический трамвайный вагон на льду Невы
Открытка, 1900-е гг.
Иллюстрация – ТрансФото : [сайт]

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 переуллка, в первый раз в России двинут вагон электрической силою, идущей по рельсам, по которым 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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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.

Кієвъ. Александровскій спускъ
История России в фотографиях : [сайт]



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Александровский Спуск — Alexandrousky-Spousk.

Вид Александровского спуска с пролегающей трамвайной линией

Видовая фотография, [нач. XX в.].

ФГБУ «Президентская библиотека им. Б.Н.Ельцина»

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



**Н.-Новгородъ. Похвалинскій элеваторъ и электрическій трамвай
на Рождественской улицѣ, 1912 г.**

Бумага. 8,7 x 13,9 см

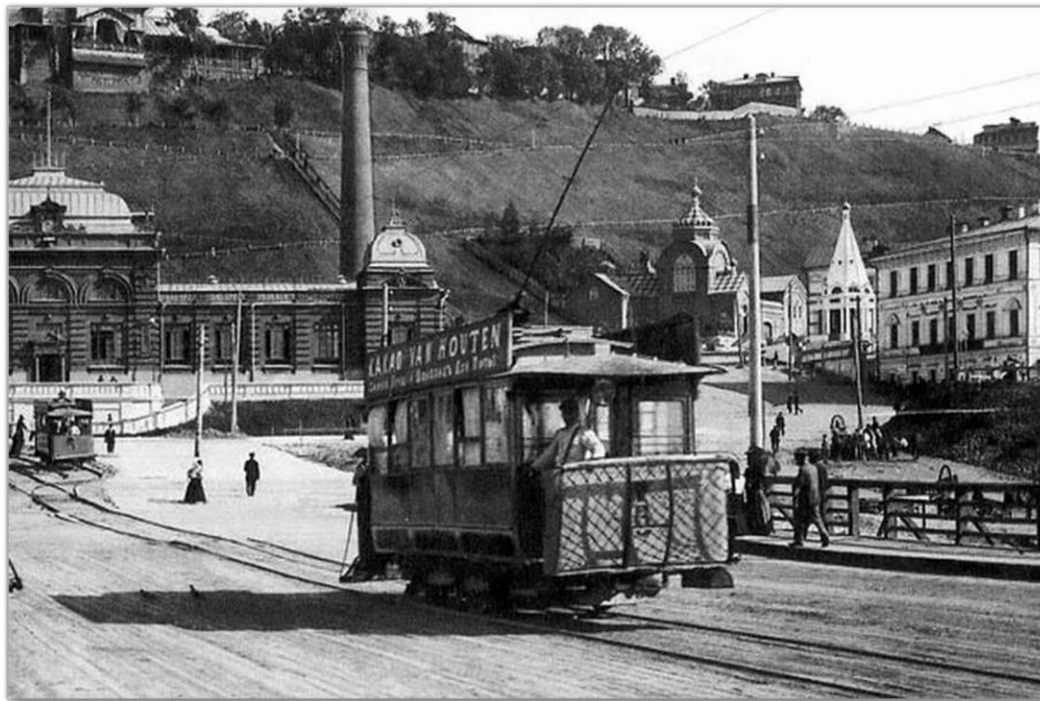
Госкаталог.РФ. Номер в Госкаталоге: 20539583. Номер по КП (ГИК): ГМИ СПб 362999/470

Местонахождение – СПб ГБУ культуры «Государственный музей истории Санкт-Петербурга»

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».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Один из первых образцов нижегородского трамвая,
запущенного к открытию выставки 1896 г.

Фото из набора открыток «Трамвай. Страницы истории»

Московский транспорт : [сайт]

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.



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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 наилучших 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.

**План губернского города Н.Новгорода и граничащих земель
нач. XX в. с нанесением на плане трамвайных путей.**

Бумага, печать, рукопись. 71x104 см

Госкаталог.РФ. Номер в Госкаталоге: 50743476. Номер по КП (ГИК): ГОМ-3649/2

Местонахождение ГБУ культуры Нижегородской области

«Нижегородский государственный историко-архитектурный музей-заповедник»



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Савва Тимофеевич Морозов,

Председатель Нижегород. Ярмарочного Комитета
и Завѣдывающій VIII Отдѣломъ Выставки.

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.

Фото – Альбом участников Всероссийской промышленной и художественной выставки в Н. Новгороде в 1896 г. — С.-Петербург 1896, ценз. — Ч.2, с.62. (НЭБ; Из фондов РНБ)



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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 несчастия 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.

Сементовский-Курило Митрофан Константинович, полицмейстер Нижегородского городского полицейского управления.

Портрет (стоит, в мундире), 1894 г. 18см x 24см

Фотограф – М.П.Дмитриев

ГКУ ГАРХАДНО. Фотодокументы. Опись 2. Ед. хр. 1954

Архивы Нижегородской области : [сайт]



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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»

Однако официальный контракт не подписывался. Еще три месяца ушло на уточнения и согласования. А 21 июня барон Д.Н. Дельви́г получил телеграмму из Москвы, в которой Сименс окончательно отказался от заключения контракта.

Барон Дмитрий Николаевич Дельви́г (1847-1916)
(Нижегородский губернский деятель, городской голова
Нижего́рода)

Фото – Нижегородская биографическая энциклопедия:
официальный сайт



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Рафаил Карлович фон Гартман

Фото – Википедия : свободная энциклопедия : [сайт]

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».

Текст – Коссой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996. – С.12.

*Рафаил Карлович фон Гартман (Фридольф Рафаэль фон Хаартман; 20 дек. 1839, Гельсингфорс —1 марта 1902, Санкт-Петербург или Киото) - российский инженер и предприниматель финского происхождения (Википедия : свободная энциклопедия : [сайт])



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева

ДОГОВОРЪ.

1895 года мая 16^{го} дня, камеръ—юнгеръ 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.



восьмью тысячами пятая тысяча мая шестидесятого года, договоръ этотъ явилъ у меня Александра Васильевича Олигеръ Нижегородскаго Нотариуса, въ которомъ моеи 1-Кремлевской части, на большой Покровской улицѣ, въ домѣ №16. Камеръ-Юнкерамъ Рафаель Карловичемъ фонъ-Гартманъ, живущимъ временно въ Нижнемъ-Новгородѣ, на Нижне-Набережной рѣки Волги во гостиницѣ Егорова и Нижегородской Городской Управы полиціающагося 1-Кремлевской части, на большой-Покровской улицѣ, въ Олонецкомъ домѣ; Городскимъ Советомъ, Барономъ Смитриемъ Николаевичемъ Дельвигомъ, и членами той Управы: Александромъ Павловичемъ Покровскимъ, Николаемъ Александровичемъ Вольфовичъ и Николаемъ Яковлевичемъ Орелиемъ, лично или по доверенности и имъ полномочными и имъ полномочными на совершение актовъ. Сторѣ въ доходъ города, на основаніи § 52 своа договора, не взысканъ. Ст. 137 Кат. Полож. объ Лотаріи. № 2214.



Нотариусъ *[Signature]*

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».

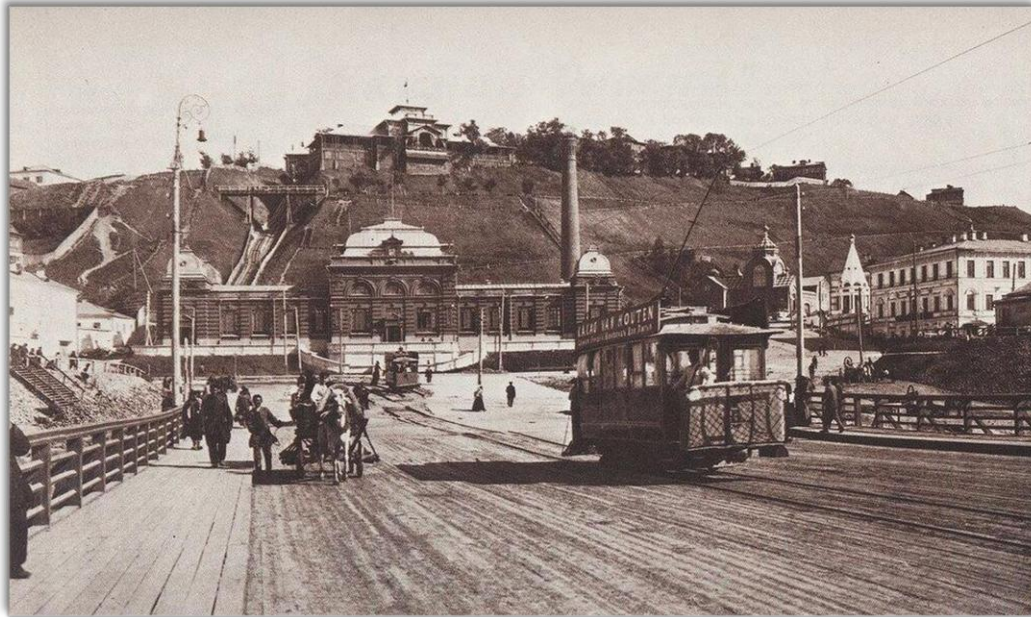
8(20) мая 1896 года. Открыто движение трамваев по Канавинской линии Сименса—Гальске.

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

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



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



**Вид с плашкоутного моста на городскую электростанцию и Похвалинский элеватор, кон. 1890-х гг.
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев**

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 Минина 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».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Фотография В.И. Калашникова (автор А.О. Карелин), кон. XIX в.
ЦАНО Подлинник. Ф. Р-147, оп. 1, л. 79.

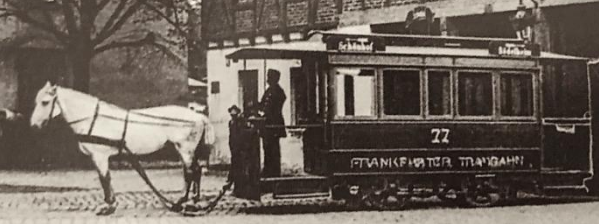
Фот. Художн. А.Карелинъ.

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 конно-железную дорогу.

Фотография В.И.Калашникова, кон. XIX в.

Фотограф – А.О.Карелин

Фото – Государственный архив Нижегородской области : [сайт]



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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

Иллюстрация из книги «Ваш друг трамвай : Век нижегородского трамвая», 1996 г.

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Завѣдывающій строительною и технической частями, инженеръ путей сообщения, надворный совѣтникъ
Эмилий Карловичъ Циглеръ.

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.

Фото – Альбом участников Всероссийской промышленной и художественной выставки в Н. Новгороде в 1896 г. — С.-Петербург 1896, ценз. — Ч.1, с. 15. (НЭБ; Из фондов РНБ)



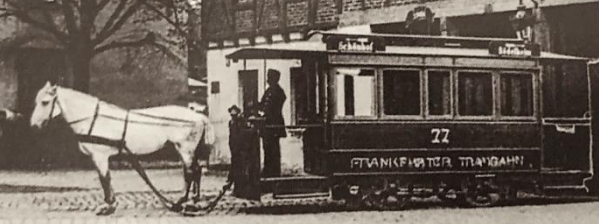
НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



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»).

Председатель Правления Товарищества Михаилъ Михайловичъ Подобедовъ
Фото – Альбом участников Всероссийской промышленной и художественной выставки в Н. Новгороде в 1896 г. — С.-Петербург 1896, ценз. — Ч.2, В, с.1. (НЭБ; Из фондов РНБ)



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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...»

Газета «Волгарь» № 190 от 12 июля 1910 г.

Бумага, типографская печать. 68,5x52 см

Государственный исторический музей

Инвентарный номер Арх. 2595

Шифр ОПИ Ф.203. Оп.1. Ед.хр.441. Л.25-26

Номер ГИМ 86063/334

Номер ГК 31259381



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Трамвай на Большой Покровской улице (Н.Новгород)

«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».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Электрическая дорога

Иллюстрация из альбома «Всероссийская промышленная и художественная выставка в Нижнем Новгороде 1896 г.»

- М. : Шерер, Набоголец и К , [1896]

Internet Archive : [сайт]

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Билет трамвайный № 109972 по маршруту
 Похвалинский элеватор - Острожная площадь в Н.Новгороде, 1910 г.
 Бумага, печать. 7,3x4,1 см

Госкаталог.РФ. Номер в Госкаталоге: 44321676 .Номер по КП (ГИК): ГОМ-17499

ГБУ культуры НО «Нижегородский государственный историко-архитектурный музей-заповедник»

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».



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Нижне-Базарная линия проходила по Рождественской улице
В центре видна колокольня XVII в.,
рядом Козьмодемьянская церковь (XIX в., арх. Л.В.Даль)».
Фото - «Ваш друг трамвай. Век нижегородского трамвая», 1996.

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Вагоны для гартмановского трамвая были изготовлены преимущественно фирмой «Эрликон», и лишь позднее, в 1901 году, к ним добавились несколько вагонов варшавского завода Гостынского.

Трамвайный вагон Oerlikon (Эрликон), 1896 г., (реплика)*
Фото - Музей электротранспорта и трамваев
в г.Н.Новгород : [сайт]

Текст – Косой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996. – С.20.

*Поскольку тогда ещё просто не думали о возможной музейной ценности «Эрликонов», их наряду со всеми списанными вагонами дореволюционной постройки отправили в металлолом. Ни одного аутентичного (и даже модернизированного) «Эрликона» до наших дней в Н.Новгороде не сохранилось. Существующий ныне репликар исторического трамвая, который даже служащие «Нижегородэлектротранса» именуют «Эрликоном», никоим образом таковым не является. Его ходовая часть была позаимствована от очень старого (нач. 1920-х гг.) вагона типа БФ, взятого из Ногинска. Корпус же был воссоздан «по мотивам» дореволюционных трамваев на Сормовском заводе для съёмок фильма «Запрещённые люди» кинорежиссера Г.Панфилова. Таким образом, правомерно называть эту единицу музейного подвижного состава с самой старой ходовой частью в городе просто репликаром исторического трамвая без какой-либо привязки к существовавшим тогда типам трамвайных вагонов (Музей электротранспорта и трамваев в г.Н.Новгород : [сайт])



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



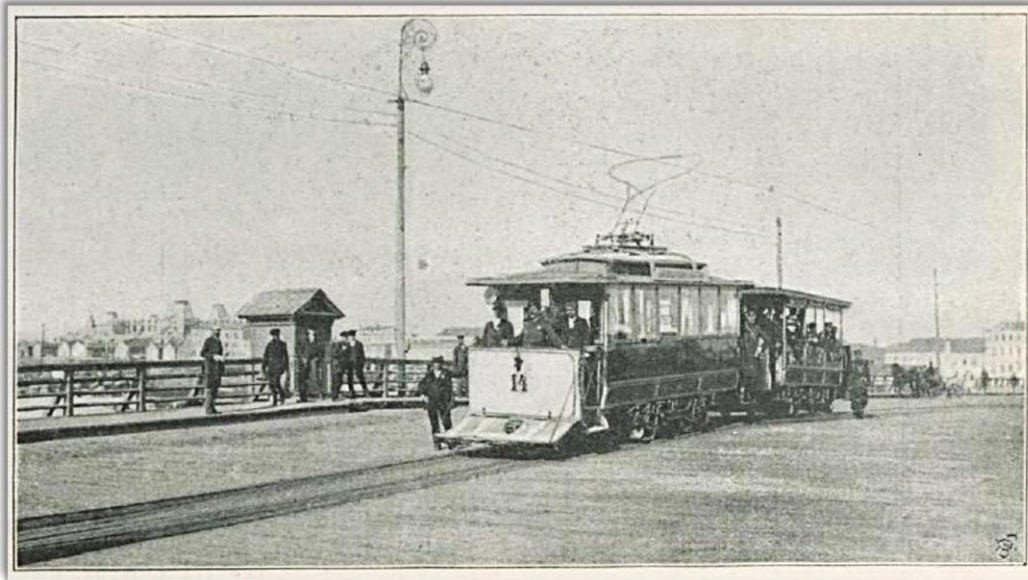
С улицы Александрo-Невской вагоны сворачивали на Нижегородскую и шли на плашкоутный мост. 1886 г. Фото из книги : Коссой, Ю.М. Ваш друг трамвай. Век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996.

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

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 электродороге 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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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.

«Сименс и Гальске С.-Петербург». Электрический поезд фирмы на Плашкоутном мосту в Нижнем Новгороде.
Источник: Всероссийская художественно-промышленная выставка 1896 г. в Нижнем Новгороде.
Санкт-Петербург : Гоппе, 1896.
Трансфото : [сайт]



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Нижегородский Губернаторъ
Генераль-Лейтенантъ
Николай Михайловичъ Барановъ.

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.

Фото – Альбом участников Всероссийской промышленной и художественной выставки в Н. Новгороде в 1896 г. — С.-Петербург 1896, ценз. — Ч.1, официальная, с.9. (НЭБ; Из фондов РНБ)



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Трамвай на улице Большая Покровская
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев, 1913 г.

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 сообщил: «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 удерживать публику, бросавшуюся в вагон до остановки последнего».



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Извозчики у плашкоутного моста через Оку
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев, 1896 г.

Тем не менее тревога за безопасность движения имела определенные основания. К сожалению, первые дни пробного движения на линии Сименса – Гальске открыли печальный счет. Около паромных 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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



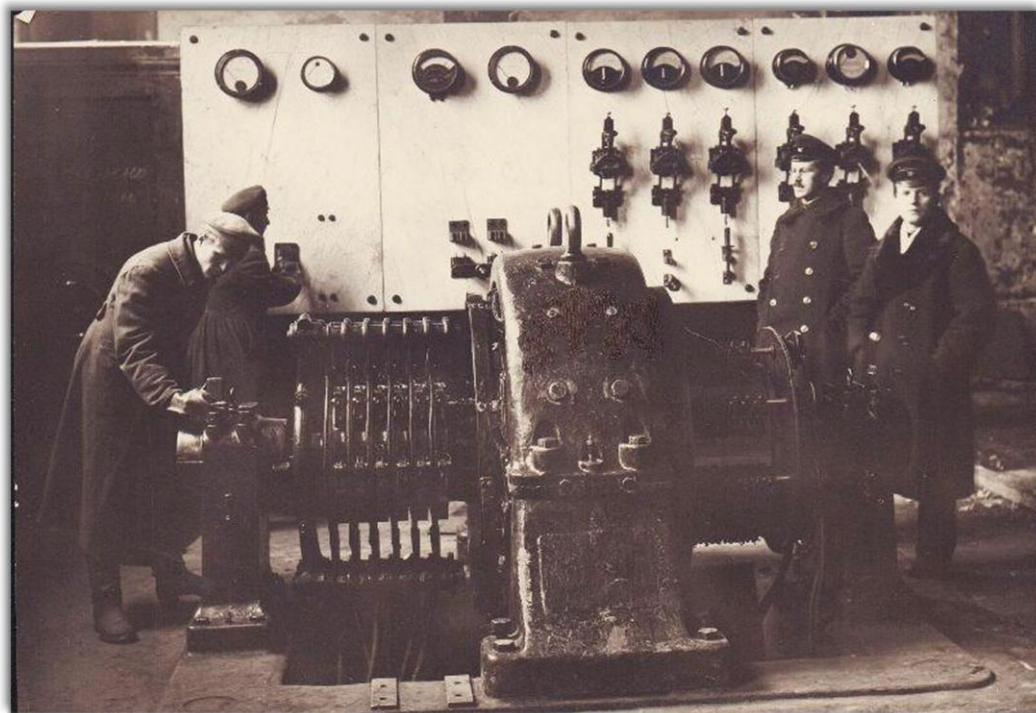
Благовещенская площадь. День «Белой ромашки»
Фотограф – Максим Петрович Дмитриев

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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



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

Похвалинская трамвайная подстанция в Н.Новгороде. Одноякорный преобразователь. 1920-е гг.

Фотобумага, фотопечать. 11,5x16,5 см

Госкаталог РФ. Номер в Госкаталоге: 47906289. Номер по КП (ГИК): ГОМ-14729/17

Местонахождение – ГБУ культуры НО «Нижегородский государственный историко-архитектурный музей-заповедник»



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



На Большой Покровке. 1908 г.

Фото - «Ваш друг трамвай. Век нижегородского трамвая», 1996.

«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».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Трамвай на углу Большой и Малой Покровки.

Фото - «Ваш друг трамвай. Век нижегородского трамвая», 1996.

«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.



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Кремлевский элеватор (фуникулер)

Фотограф – М. Дмитриев

Фото – Нижний 800 : [сайт]

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: «Закрывать дорогу? Едва ли это будет согласно с интересами города... Дорога, правда, запоздала несколько, но ведь и сооружение грандиозное».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева

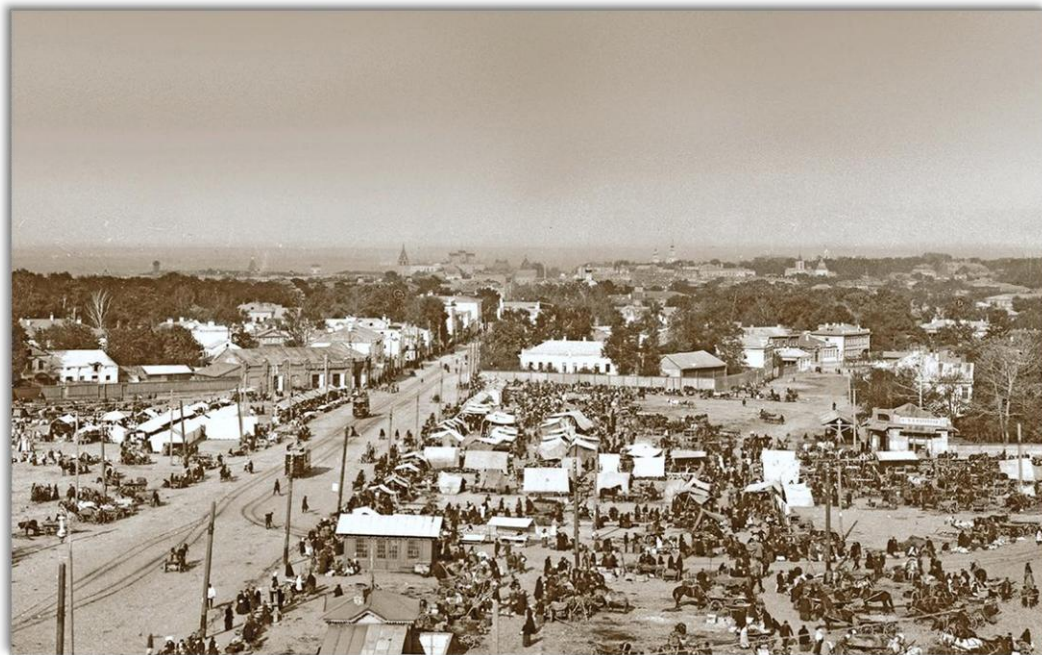


Н.-Новгородъ. Канавино. Московское шоссе
Изд. фотографа М.Дмитріева в Н.-Новгородъ, 1911 г.

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. Линева 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 линий».



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева



Новобазарная площадь

Фотограф – Максим Петрович Дмитриев, нач. XX в.

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.



НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ - 130 ЛЕТ!

1896 - 2026



Научно-техническая библиотека НГТУ им. Р.Е.Алексеева

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.

На состоянии городского хозяйства и, в частности, трамвая не мог не сказаться общий упадок экономики, вызванный мировой, а затем и гражданской войнами.

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



В течение четырех долгих лет, которые вместили в себя едва ли не целую историческую эпоху — гражданскую войну, послевоенную разруху, начало НЭПа, — не звенели трамваи на улицах Нижнего



Острожная площадь
Фотограф — Максим Дмитриев, нач. XX в.



После четырехлетнего перерыва вновь открылась знаменитая Нижегородская ярмарка. В 1922 году начались работы по ремонту и восстановлению зданий, улиц, тротуаров, городских инженерных сооружений. В следующем, 1923 году произошло фактическое объединение Нижнего с основными рабочими районами, Сормовом и Канавинном, правда, пока без прилегающих к ним поселков. Все острее и острее ощущалось отсутствие трамвая.



Фото – Коссой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая. – Н.Новгород, 1996.



И все-таки нижегородский трамвай был восстановлен трудами самих нижегородцев. Меньше трех месяцев потребовалось для того, чтобы открыть движение по Канавинской и Нижне-Базарной линиям. Инженеры и рабочие, опытные трамвайщики — бывшие водители, слесари, путейцы — работали почти по восемнадцать часов. Государственный банк выделил необходимые кредиты.



Канавинский трамвайный парк.
Пуск трамвая 3 августа 2023 г.
Фото – Косой, Ю.М.
Нижегородский наш трамвай.
1896-2006 : к 110-летию Рос.
трамвая



ГП НО «Нижегородэлектротранс» является старейшим предприятием городского электрического транспорта России.

В Нижнем Новгороде, в мае 1896 года, впервые в России, после Киева, стартовало пассажирское движение трамваев «Эрликон». Это событие произошло на территории 16-й Всероссийской выставки, где линия, построенная фирмой «Сименс и Гальске», соединяла железнодорожный вокзал с нагорной частью города, где действовали две трамвайные линии от «Гартман и К» с механическими элеваторами.

Уже в 1897 году электрический транспорт перевез около 3 миллионов пассажиров. В 1898 году Р. фон Гартман передал права на трамвайную дорогу «Русскому обществу электрических дорог и освещения», предшественнику «Нижегородэлектротранс».

К 1915 году было проложено 13 километров трамвайных линий, а парк насчитывал 27 вагонов от заводов Эрликон, Гастынского и Путиловского. В июне 1947 года к трамваям присоединились троллейбусы: первый маршрут длиной 2,6 километра связывал площадь Минина с площадью 1 Мая (ныне площадь Горького) и состоял всего из 6 троллейбусов МТБ-82.

С 8 июля 1947 года управление трамваев стало ГТТУ, а 13 августа 1992 года, по распоряжению Главы администрации, было создано современное МП «Нижегородэлектротранс», преобразованное в ГП НО «Нижегородэлектротранс» 10 июня 2022 года.

ГП НО «Нижегородэлектротранс» : [сайт]



Список использованных источников

1. Коссой, Ю.М. Ваш друг трамвай. 1896-1996 : век нижегородского трамвая / Ю.М. Коссой. — Нижний Новгород : Елень, Яблоко, 1996. — 159 с. : ил.
2. Коссой, Ю.М. Нижегородский наш трамвай. 1896-2006 : к 110-летию Рос. трамвая / Ю. М. Коссой. — Нижний Новгород : Штрих-Н, 2006. — 189 с. : ил.
3. ГП НО «Нижегородэлектротранс» : [сайт]. – URL : <https://net-nn.ru/> – (дата обращения 30.04.2026). – Текст электронный.

