

ПЕРВОЕ ТРАМВАЙНОЕ МЕДИА

Маршруты № 3 и № 8



Текст: Анна Сорокина, автор проекта «Люблю НН»

1925

К восьмой годовщине Октябрьской революции открыты два новых трамвайных маршрута из Канавина до льноткацкой фабрики «Молитовская мануфактура» (ныне «Бугров Бизнес Парк») и до завода «Красная Этна». Строительство одноколейных линий велось ударными темпами: весь цикл работ был выполнен за один год.

1933

7 ноября Молитовская трамвайная линия продлена до завода «Двигатель Революции» — длина составила 2,5 км. В основном она проходила по пустырям, которые сейчас стали значительной частью Ленинского района.

1938

План развития трамвайно-троллейбусного хозяйства на третью пятилетку анонсировал постройку второго пути к заводам «Двигатель Революции» и «Красная Этна». До Великой Отечественной войны его реализовать не удалось.

1954

На трамвайной линии до завода «Двигатель Революции» построен второй путь.

1962

Принято стратегическое решение разнести трамвайные пути, проходившие по крупнейшему пересадочному узлу города — площади Революции, ранее Челюскинцев, на соседние улицы. Для вагонов со стороны Канавинского моста сделали кольцо по улицам Канавинской, Луначарского, Литвинова, Вокзальной. Трамвайным маршрутам, следующим от Центрального рынка, в том числе № 3, отводилось смежное кольцо по улицам Даля, Канавинской, Вокзальной и Литвинова. Оно существует и сегодня.

1965

В строй введен второй, Молитовский, мост через Оку, туда перенесены трамвайные маршруты. Он выходил на улицу Трамвайную, застроенную ветхими частными домами, по которой петлял маршрут № 3.

Власти города приняли решение благоустроить территорию — так возникла площадь, которой в 1971 году было дано название Комсомольская.

2026

Будет произведена реконструкция путей на всем маршруте № 3.

Обновление трамвайных путей по маршруту № 3 выполняется при финансовой поддержке госкорпорации ВЭБ.РФ.



- 1

Протяженность — 7,2 км.
- 2

Средний пассажиропоток в день: более 7000 человек.
- 3

Время оборотного рейса: 60 мин.
- 4

Начало движения: в 5 ч. 30 мин. в будни, в 5 ч. 48 мин. в выходные.
- 5

Окончание движения: в 22 ч. 22 мин. в будни, в 22 ч. 28 мин. в выходные.

Остановки в прямом направлении: Парк «Дубки» — Улица Адмирала Нахимова — Улица Глеба Успенского — ЖК «Октава» — Улица Космонавта Комарова — Улица Гончарова — Заречный бульвар — Школа № 185 — Центр развития творчества — Комсомольское шоссе — Комсомольская площадь — Станция метро «Ленинская» — Управление железной дороги — Детская железная дорога — Парк имени 1 мая — Центральный рынок — Московский вокзал

В обратном направлении: Московский вокзал — Центральный рынок — Парк имени 1 мая — Детская железная дорога — Управление железной дороги — Станция метро «Ленинская» — Комсомольская площадь — Комсомольское шоссе — Центр развития творчества — Школа № 185 — Заречный бульвар — Улица Гончарова — Улица Космонавта Комарова — ЖК «Октава» — Улица Глеба Успенского — Улица Адмирала Нахимова — Парк «Дубки»

«ТРОЙКА» КАК СВЯЗЬ С ДОМОМ

ЕЛЕНА З.: «Я уже в четвертом поколении живу по маршруту “тройки”. Родилась я в род-доме № 4 — это около остановки, которая сейчас называется “Детская железная дорога”. Жила на улице Глеба Успенского, это тоже остановка трамвая № 3. Моя бабушка жила на следующей остановке, которая раньше называлась “Двигатель Революции”, а сейчас — “РУМО”. А прабабушка — на Июль-ских Днях, где был кинотеатр “Искра”, сейчас это театр “Преображение”».

ТИМОФЕЙ К.: «Для меня трамвай — это связь с историей моего района, моей семьей. Мой прадед получил участок на Зеленодольской, и поэтому родительский дом теперь стоит именно там. С тех пор вся семья по отцов-ской линии живет в нем. Для меня остановка трамвая “Парк имени 1 Мая”, линия № 3 — это почти как символ семьи. Через нее проходит вся история — от прадеда до меня».

НИКОЛАЙ Т.: «Весь маршрут трамвая № 3 изменился полностью, все вокруг. Неиз-менным остался лишь один участок — от Заречного бульвара до остановки “Улица Гончарова”, по Профинтерна. Он выглядит сегодня почти так же, как и 50 лет назад. Это исторический участок “тройки”».

ЕЛЕНА С.: «Муж вспоминал, как в детстве ждал трамвай с мамой и какая-то женщина на оста-новке, глядя на подъезжающий транспорт, сказала: “Троечка — умничка”. Этот трамвай действительно всегда хорошо ходил».

МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛ И СТАРОЕ КАНАВИНО

ТИМОФЕЙ К.: «Сам вокзал шумный, пло-щадь Революции тоже не особо приятная. Но если пройти вглубь, в старое Кана-вино, — очень уютно. Там старые дере-вянные и кирпичные дома конца XIX — начала XX века, которые, к счастью, еще не снесли. Особенно район улицы Алеша Пешкова — тихий, живой. Там, у кольца трамваев, стоит красивое деревянное зда-ние с большим эркером. Очень эффек-тно выглядит, особенно когда мимо проез-жают трамваи. Этим летом между улицами Глинки и Пешкова было все занято трам-ваями, перегнанными из депо. Ходишь — будто музей. Утром они огромными колон-нами выезжали — зрелище нереальное.

Плюс там сохранились старые мельницы Башкирова, полуразрушенные, но атмосфер-ные. И рядом — дом, где учился Алеша Пеш-ков, будущий Максим Горький. Маленький, старый домик. Там жила бабушка, которая раньше всегда выходила, когда экскурсии проходили, рассказывала что-то. Кажется, сейчас ее уже нет, но само место осталось».



Интерьер Дворца культуры им. Ленина, улица Октябрьской Революции, 2024
Архив Марка Григорьева

ПАРК ИМЕНИ 1 МАЯ И ДВОРЕЦ КУЛЬТУРЫ ИМЕНИ ЛЕНИНА

НАДЕЖДА В.: «Любимый участок — от улицы Юных Пионеров до Московского вокзала. Там Парк имени 1 Мая, Дворец культуры, памятник Ленину, сталинские дома — все очень живо-писно. А еще участок от улицы Арктической до Академической — мой школьный путь. Там узкая дорога, по бокам деревья и домики, зимой темно, только свет в окнах — в детстве казалось очень уютно и немного загадочно».

МАРК Г.: «ДК имени Ленина я застал на излете — он закрылся в 2008 году. Помню концерт перед зданием, году в 2004-м, где выступали местные рок-группы. Почему-то мне запомнилась одна — “Парацельс”, такой ниже-городский калифорнийский панк со скидкой на реалии времени. Еще в ДК был компьютер-ный клуб “Рубка” — тоже характерная примета времени. Мы в старших классах там гоняли в Counter-Strike. Представьте, огромное про-странство, высоченные потолки, широченные коридоры, а на первом этаже скученно стояли компьютеры, залитые светом из окон.

Последний раз я в ДК оказался прошлым летом — хотел сфотографировать здание без фальшфасада. У входа ко мне подошли два школьника, лет 12–13. Один из них говорит: “Мы тоже угораем по заброшкам, это наше любимое место. У нас тут есть штаб внутри. Хотите, мы вас туда проведем?”. Я согласился, и это был восторг. Сфотографировать это

здание было важно для меня, ведь оно фор-мировало пространство, вокруг него выстра-ивался весь район, создавая городскую среду. Его постепенно сносят, и я фиксирую этот процесс».

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ

НАДЕЖДА В.: «У меня с этим местом ассоциации с дедушкой — он работал на заводе “Полет” на Комсомольской. Это длинное модернистское здание, краси-вое. Я была там один раз — на свадьбе в 2000-е годы. Тогда часто устраивали свадьбы в столовых при крупных предпри-ятиях — при “Полете” тоже был ресторан. Помню, между главным зданием и при-стройкой был красивый витраж в стиле 1970-х. А сам зал был тоже длинный — типичный советский общепит».

НИКОЛАЙ Т.: «Комсомольская площадь, дом 2, корпус 2 — там была остановка. Дальше — сплошь деревня, частный сектор, дым из труб. Пятиэтажки только вдалеке. Асфальта не было, весной — грязь по щико-лотку. В школу я прыжками добирался до трамвайных путей, а потом по рельсам шел. Так привык, что мог идти, не глядя, как по канату. Весной и осенью трамвайные пути для нас были как тротуар. Мы жили прямо у линии. Ложишься спать — слышно, как трамвай постукивает. Родители по звуку знали, во сколько выходит первый — около 04:30 утра, возил первых рабочих».

ДМИТРИЙ Ш.: «Меня всегда поражала Ком-сомольская площадь. Это такая развязка, которая выглядит футуристично из-за архи-тектуры и большого кольца, где постоянно разворачивается транспорт. В детстве я редко бывал за пределами своего района, и когда впервые оказался там, был в восторге от башенок в центре. До сих пор смотрю на них с интересом».



Аттракционы в парке «Дубки», 1975
Архив Елены Талановой

ДУБКИ И ЗАРЕЧНЫЙ БУЛЬВАР

ЕЛЕНА Т.: «Парк “Дубки” всегда был излюбленным местом для прогулок, особенно в детстве. Когда я была маленькой, там располагалась огромная оранжерея, рядом — баскетбольная площадка, чуть дальше — детский городок с горками и качелями. Вдоль берега Ржавки были лодки: детские, взрослые, моторные. Дубы — огромные, желудей целые карманы собирали».

НАДЕЖДА В.: «Кинотеатр “Россия” был первым местом, куда я пошла в кино — с братьями и сестрами, под Новый год. Билеты стоили 80–100 рублей, мы пошли на “Ледниковый период”, и это было вау. Ведро попкорна, огромный звук и изображение на весь экран — да еще и меня, мелкую, отпустили, без родителей! Очень жаль, что кинотеатр закрыли, оттуда много воспоминаний».



Бывший кинотеатр «Россия», 2024
Архив Дмитрия Шарова

ПОТАЕННЫЕ МЕСТА

ДМИТРИЙ Ш.: «Став подростком, начал исследовать район, например ходить к реке, на затон. Сейчас я тоже люблю туда ходить. Там пляж, с которого открывается необычный вид на город. Мне кажется, многие даже не знают об этом месте. В детстве было много мусора в реке — валялись велосипеды, части машин, было опасно заходить в воду. Сейчас, видимо, все почистили».

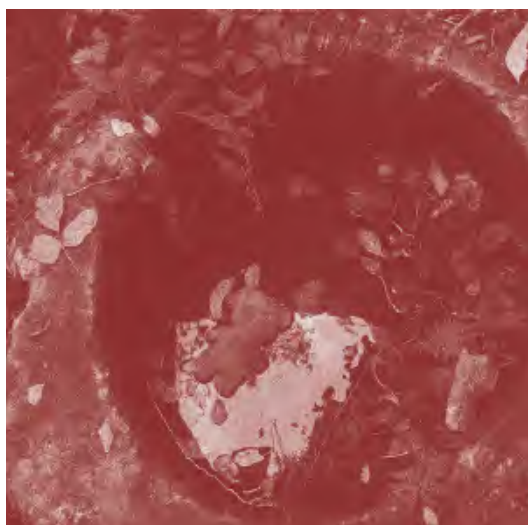
НИКОЛАЙ Т.: «В детстве я всегда ждал, когда “тройка” пройдет мимо клуба “Лен” на улице Комарова (клуб имени Маяковского на улице Перекопской, 12. Снесен в 2019 году. — Прим. ред.) Здание было старым, начала XX века, долго стояло полуразрушенным, но в моем детстве оно выделялось — монументальное, из темно-красного кирпича. Вокруг деревянные одноэтажные дома, а тут — такая архитектура!».

ЯРОСЛАВ П.: «У меня есть хобби — бывать на заброшенных объектах различного назначения. Мне интересны любые локации, которые имеют историю, выглядят красиво

и не запрещены для посещения по тем или иным причинам. Нравится не только гулять по таким местам, но и разбираться, как они раньше функционировали, узнавать их историю, делать фотографии интересных строений и оставленных там записей. “Колизей” — это неформальное название башни крекинга бывшего завода “Нефтегаз”. Грубо говоря, это высокая колонна, в которой разделяли продукты переработки нефти. По рассказам, долгое время она выглядела совсем иначе — нынешний вид ей придали любители поживиться металлом.



Заброшенная башня завода «Нефтегаз», 2025
Архив Ярослава Паразяна



Игрушка, найденная в башне завода «Нефтегаз», 2025
Архив Ярослава Паразяна

Местным жителям “Колизей” хорошо известен, а я живу в городе не так давно, поэтому смог побывать там только этой осенью. Место настолько популярное, что там я столкнулся с местными, которые тоже пришли прогуляться.

Территория завода довольно большая, большинство строений уже в очень плохом состоянии, часть помещений затоплена. Внутри я нашел “колодец” с игрушкой, он находится внутри самой башни. Пришлось выловить пластиковую бутылку из колодца, чтобы сделать снимок. К слову, это уже второй объект в Нижнем, где я нахожу детские игрушки. Они определенно добавляют таким местам атмосферы. Радует, что игрушки просто переносят с места на место, а не забирают, как сувениры».

ПРОГУЛКИ

НИКОЛАЙ Т.: «Любимый участок маршрута — улица Профинтерна и около остановки “Улица Гончарова”, там родственники жили. Там стояли старые металлические столбы, изогнутые, изящные, не такие, как современные бетонные. По обе стороны — двухэтажные бараки. Сейчас они полупустые, а тогда жизнь кипела: у кого-то в палисаднике цветы, у кого-то морковь, дети бегают. Сейчас это самый безлюдный участок, а тогда — самый оживленный».

ДМИТРИЙ Ш.: «В последние годы я часто гуляю вдоль трамвайных путей по своему любимому маршруту — от Заречного бульвара до улицы Космонавта Комарова и дальше. Родители живут на бульваре, и я часто хожу к ним пешком. Это самое приятное место для прогулок. Я постоянно вижу, как проезжают трамваи, и у меня, кажется, миллион фотографий, особенно ночных, когда они светятся и вокруг почти никого нет. Получаются очень кинематографичные кадры.

Недавно я сходил на экскурсию по району от “Трамвайного медиа” и с удивлением узнал, насколько сильно этот маршрут связан с моим детством. Оказалось, что я ходил здесь с дедушкой — у него неподалеку от улицы Космонавта Комарова был гараж. Было приятно осознать, что я ходил здесь и раньше».

ЕЛЕНА З.: «Вообще, я считаю, что “тройка” — это очень романтичный маршрут. Вот сегодня опять смотрела — от Заречного бульвара вдоль линии растет американский клен. Он так хорошо разрастается, что кроны смыкаются, и получается настоящий тоннель. У нас очень зеленый, хороший район».

НАДЕЖДА В.: «Люблю гулять вдоль трамвайных путей, например от метро “Заречная” по улице Комарова до остановки “Баня”. Раньше рядом проходили железнодорожные пути. Мы с другом гуляли там вечерами — тихо, красиво, деревья, старые дома. Это исторический участок — простые двух-трехэтажные дома, народная стройка. Между ними — зеленые дворы, теплицы, клумбы. Люди выращивают овощи, ставят самодельные скульптуры. Атмосфера домашняя».



У остановки «Улица Гончарова», 2025
Архив Дмитрия Шарова

ЕВГЕНИЙ ГРАБОВСКИЙ

Директор ООО «Экологические проекты».
В трамвайной отрасли с 2018 года



Прошел путь от сотрудника отдела снабжения до руководителя проекта по модернизации трамвайной сети Нижнего Новгорода. Ценит маршрут № 3 за зеленый тоннель и скучает по легендарной «единичке».

«В профессию, связанную с электротранспортом, я попал случайно — позвали знакомые. До этого я продавал и проектировал профессиональное кухонное оборудование. По образованию я и вовсе биолог, так что смена деятельности для меня привычна. Начинал в отделе материально-технического снабжения в «Нижегородэлектротрансе», спустя годы стал первым заместителем генерального директора, а теперь реализую масштабный проект модернизации системы электротранспорта.

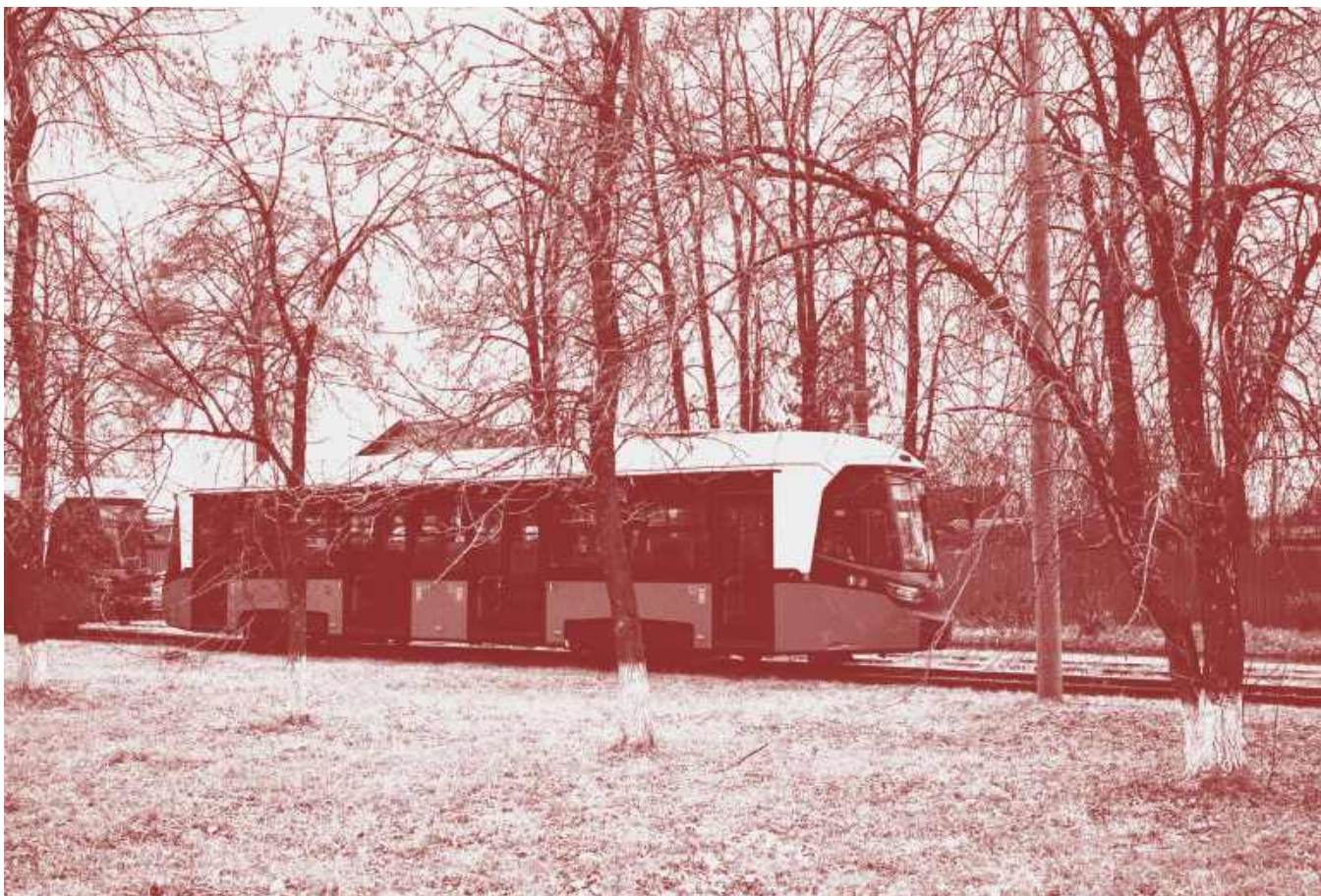
В Нижнем Новгороде сохранено городское кольцо, исторические маршруты, при этом есть практичные Автозаводская, Сормовская линии. Мы потеряли несколько маршрутов в 1990-е годы, но трамвай выжил. Во многом — благодаря людям, для которых он был и остается делом всей жизни.

Холмистый рельеф является уникальной особенностью Нижнего и одновременно служит своеобразной испытательной лабораторией. Усть-Катавский вагоностроительный завод всегда поддерживал тесные связи с нашим городом именно потому, что сюда привозили на обкатку новые модели.

ЕСЛИ ТРАМВАЙ ПРОЕХАЛ У НАС — ОН ПРОЕДЕТ ВЕЗДЕ.

Каждый съезд уникален: Окский — затяжной подъем, проверяет двигатель на выносливость; Зеленский — короткий, но крутой, с перепадами.

Любимым маршрутом могу назвать «тройку» — местами это зеленый тоннель из деревьев, проезд по нему доставляет



Трамвай № 3 на территории депо № 3

удовольствие в любое время года. И еще «шестерка», «семерка». Бывает, когда едешь по Сормову, возникает ощущение, что время остановилось. Старые двухэтажки, железная дорога рядом, хлебокомбинат, от которого вкусно пахнет. Это машина времени, которая возвращает в конец 1980-х или в 1990-е годы».

ООО «Экологические проекты» — специализированное предприятие, обеспечивающее пассажирские перевозки городским наземным электротранспортом, а именно экологичным и востребованным трамваем.

В сентябре 2022 года правительство Нижегородской области и ООО «Экологические проекты» подписали концессионное соглашение о модернизации инфраструктуры электротранспорта в городе. До конца 2026 года планируется закупить 170 новых трамваев, а также модернизировать инфраструктуру — заменить 149,3 км путей, реконструировать 15 тяговых подстанций и три депо.

ОЛЕГ ДЕМИЧЕВ

Начальник трамвайного депо № 3. Связал с транспортом всю жизнь



Много лет работал водителем и до сих пор скучает по утренним рейсам. Написал книгу об истории Автозаводского трамвая вместе с легендарным нижегородским транспортником Юрием Марковичем Коссым.

«Тяга к транспорту у меня с детства. В садике обожал машинки и паровозики, а перед первым классом твердо решил стать машинистом поезда, но матушка меня отговорила. В тот момент мимо проезжал трамвай, и я сказал: «Значит, буду водить трамвай». Так я стал увлекаться все больше: мы с друзьями и у кабин стояли, и на трамваях катались. У друга бабушка была водителем, она нам разрешала, когда стояла на обеде, лазить по кабине. Так что к пятому классу я уже примерно знал, как управлять трамваем. А после лицея и армии получил права и пришел в профессию.

Момент, когда выезжаешь на линию первым, в 04:30, — особенный. Проспект еще пустой, поливальные машины прошли, промыли мостовую, и она блестит. В домах темно. Ты выезжаешь на чистом, ярком трамвае, а на остановке уже ждут первые пассажиры. Уборщицы, которые едут на завод или в больницы, и рыбаки. Рыбаки всегда ждали «восьмерку», она шла из депо в Гнилицы, на Оку. Когда ты проезжаешь, город как будто просыпается. Это как в кино: пока трамвай не пошли, город спит.

НИКОГДА НЕ ХОТЕЛ СТАНОВИТЬСЯ НАЧАЛЬНИКОМ. МОЕЙ МЕЧТОЙ БЫЛО ВОДИТЬ ТРАМВАЙ.

Но меня уговаривали, и в конце концов я согласился. Сначала стал заместителем

по эксплуатации, а потом, в 2024 году, уже начальником депо. Я всегда много знал, боялся поломок в пути, поэтому изучил вдоль и поперек трамваи и все нестандартные ситуации. Мне нравилась моя работа, я был требовательным к себе.

Мне хочется, чтобы человек заходил в трамвай и понимал, что его готовы довезти с комфортом. Человек должен чувствовать нашу заботу: и о себе, и о трамвае, в котором он едет».

ЮРИЙ НИКОНОВ

Слесарь-электрик цеха капитального ремонта.
В трамвайном депо № 3 с 1993 года



Пришел в депо сразу после армии. Занимается восстановлением вагонов после пробега.

«На предприятии я работаю с 1993 года — это мое первое и единственное место работы. После учебы на автослесаря и армии у меня уже была невеста. Ее родители, которые оба работали в депо, предложили мне попробовать устроиться сюда.

Я слесарь-электрик в цеху текущего и капитального ремонта. Мы обслуживаем вагоны после пробега. В среднем после 100 тысяч километров салон изнашивается, тележки, на которых он едет, начинают греметь. Мы поднимаем вагоны на домкратах — одна группа людей ремонтирует оборудование, другая занимается кузовом, а электрики проводят восстановительные работы.

В работе нравится этап, когда вся грязная работа позади. Вагон уже покрашен, выглядит красиво, как с завода. И начинаешь его наладивать — чтобы тормозил мягко, без рывков. А меньше всего нравится, когда вагон заходит с улицы после дождя или снега. Поднимаешь его — все течет, грязь летит.

Когда видишь на линии вагон, который недавно ремонтировал, и он идет свежее-выкрашенный, — приятно. Особенно если он был в тяжелом состоянии, а мы его починили — и он снова в строю, людей возит. Радуюсь, что сделал что-то полезное».

СВЕТЛАНА ЧУХНИНА

Водитель специального подвижного состава.
В трамвайной отрасли с 1985 года



Начинала водителем на автозаводских маршрутах. Считает трамвай самым чистым и экологичным транспортом. Особенно ценит маршрут № 8 за красивые виды.

«После школы я переехала в Горький из Чувашии. Мы гуляли с подругами, и я впервые прокатилась на трамвае — так мне понравилось! Мне было 22 года. Подошла к водительнице, спросила, сложно ли управлять, а она ответила: “Да не больно-то и сложно”. В 1985 году пошла учиться, получила права и сразу вышла на маршрут. Проработала 38 лет за рулем разных моделей.

В 1980-е годы народу было много, особенно на Автозаводе, в основном приезжие, деревенские, как и я сама. Помню двойные вагоны — самый людный транспорт тогда. Я работала на многих маршрутах: и на 11-м до площади Лядова, и на 12-м до Московского вокзала, и на 417-м через Игарскую, когда пути делали, на “тройке”.

Сейчас я работаю перегонщицей, водителем-расстановщицей в депо. Мы расставляем вагоны на выпуск утром и на веера для ремонта. Это хорошая работа, но на маршрутах, конечно, интереснее. Главное относиться к людям уважительно».

ИЛЬЯ БУЛАТОВ

Начальник участка капитального ремонта.
В транспорте 12 лет



Сначала искал себя: учился на мастера-отделочника, работал почтальоном. В итоге стал транспортником и освоил все трамвайные маршруты и модели вагонов депо, включая спецтехнику.

«Мне всегда было интересно, как устроена эта профессия. Однажды я увидел объявление о наборе, позвонил — и вот уже 12 лет в отрасли. Десять лет отработал водителем, объездил все маршруты и модели нашего депо, включая спецтехнику: снегоочистители, вагоны-вышки и даже электровоз 1927 года с отвалом для уборки снега. Последние два года возглавляю участок капитального ремонта. Сейчас в моем подчинении 30 человек.

Перед каждым рейсом мы проходим медосмотр: проверяют давление, состояние. Если человек не в порядке, его никуда не допустят. Водитель — это профессия с огромной ответственностью. С одной стороны — Уголовный кодекс, с другой — строгая должностная инструкция. Ты отвечаешь и за пассажиров, и за подвижной состав.

Моя любимая модель трамвая — КТМ-619, который все называют кофейным из-за цвета. Я на нем отработал девять лет. Он простой, безотказный. Самые шумные в нашем депо — это снегоочистители. После них любой другой вагон кажется тихим».



В трамвайном депо № 3

Фото: Вера Яковлева,
Марк Григорьев

ВETERАНЫ ГОРЬКОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

О ТРАМВАЕ И ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ

ТАМАРА ФЕДОРОВНА ПЫРИКОВА:

«Наш дом на улице Героя Юрия Смирнова построили в 1976 году. Трамвайная линия проходила так близко, что окна дребезжали, посуда звенела, спать было невозможно. Мы много раз просили руководство завода перенести пути хотя бы на пару метров. И к 2025 году дождались, нам сделали новую линию — теперь трамвай идет бесшумно, красота! С этим шумом мы жили 47 лет. И я ни капли не скучаю по старому трамваю».



ТАТЬЯНА ИВАНОВНА ПОДПОЛЬНАЯ:

«Редко куда-то выбираюсь — все больше по делам внутри района. Но трамвай остается для меня самым удобным транспортом — спокойный, надежный. Раньше, когда внуки были маленькие, они сами просили: “Бабушка, поехали на трамвае прокатимся!” Им это казалось приключением. Сиделись просто так, катались».



НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВИЧ КУПОРОСОВ:

«Раньше трамвай был деревянным, ходил медленно, по утрам и вечерам народу в него забивалось очень много. И люди ехали “зацепом”, а что делать? На работу и с работы надо ехать, бывало, и на подножку заскакивали. Потом вагоны постепенно совершенствовались, и сейчас у нас долгожданный удобный трамвай. Без него никак, это важная артерия города».

ОЛЬГА ИВАНОВНА КОПТЮХ:

«В юности со мной случился курьезный случай: зацепилась за трамвай, висела на одной ножке, спрыгнула у нужной проходной — а у меня туфелька только одна осталась. Так и скакала до дома! Переобулась, вернулась в цех. Но на работе в причину опоздания не поверили! Самое интересное было, когда через два дня я написала объявление — туфлю вернули. Реабилитирована: появилось доказательство, что не наврала».

ГАЛИНА ПАВЛОВНА НЕСТЕРОВА:

«Благодаря “восьмерке” я познакомилась с будущим мужем. Мне было 19 лет, мы с подружкой ходили после работы в школу № 169 на подготовительные курсы, чтобы поступить на вечернее — там преподаватели Горьковского политехнического института проводили занятия. Муж тоже туда ходил, только в другую группу. Решили мы как-то с подружкой сбежать с занятий.



Ушли, стоим на остановке, а он шел мимо и сказал: “Ну и чего, сбежали?” А “восьмерка”-то одна, пришлось ехать вместе!».

О РАЙОНЕ

ОЛЬГА АНДРЕЕВНА УСТИНОВА:

«Самый красивый участок по маршруту № 8 — от гостиницы “Волна” до метро “Автозаводская”. Там парк Славы с Вечным огнем, все благоустроено, опрятно, зелено. А весной на проспекте Кирова цветут каштаны — просто чудо. Так красиво, будто в фильме едешь».

АЛЬБИНА ГЕННАДЬЕВНА КАЛАШНИКОВА:

«Я всю жизнь на Автозаводе. Мое любимое место здесь — садик с фонтаном на проспекте Ильича. Я жила напротив этого фонтана, рядом был роддом, где я родилась. Там же мой сын Миша сделал первые шаги, помню, как я тряслась!».

АЛЕКСЕЙ БОРИСОВИЧ ПОДПОЛЬНЫЙ:

«Лучше района в городе нет! Очень любим нашу улицу и наш автозавод — он, можно сказать, весь район и построил. Мы все там долго проработали. Я, например, пришел туда в 1964 году, сразу после ПТУ. Начинать электриком на шасси, стал секретарем комсомольской организации, позже был депутатом района. Я с ним всю свою жизнь».



МАРГАРИТА ВАСИЛЬЕВНА ГОГИНА:

«Я люблю наш Автозаводский парк — у меня там прошла вся молодость. Там я познакомилась с мужем, там была открытая эстрада, где я рок-н-ролл танцевала. Я тогда работала в литейном цехе, и у нас при нем был ансамбль. Мы ездили на гастроли по области, пели, играли, танцевали».



ТАТЬЯНА ИВАНОВНА ПОДПОЛЬНАЯ:

«Я люблю проезжать по площади имени Киселева. Там после ремонта стало очень уютно — универмаг рядом, все ухожено. Есть только

пожелание — убрать вдоль путей старые ржавые столбы и остатки труб. Тогда будет идеально: и красиво, и безопасно. Кстати, если где-то нужно помочь с благоустройством или уборкой — ветераны никогда не отказывают. Только киньте клич — и мы на любом мероприятии».

О ДОМЕ ВЕТЕРАНОВ

МАРГАРИТА ВАСИЛЬЕВНА ГОГИНА:

«Я работаю в Доме ветеранов ГАЗ больше 30 лет: сначала занималась организацией событий в Доме техники, который был в этом здании, а когда помещение отдали ветеранам, меня тоже пригласили. Я, конечно, согласилась!

Тут очень много направлений. Наша команда бильярдистов занимает первое место в городе среди ветеранов! Есть танцевальные студии, оздоровительная гимнастика, декоративно-прикладное искусство, мастер-классы, изостудия. Так что у нас жизнь кипит. Это место для нас — родной дом».

НИНА ВАСИЛЬЕВНА ЖИГИЛЕВА:

«Я пришла в Дом ветеранов ГАЗ в 2013 году. Начала заниматься художественной самодеятельностью, русскими народными песнями. Тогда нас было всего ничего, а сейчас наш ансамбль “Любушка” разросся до 13 человек! Мы собираем людей, поздравляем ветеранов с юбилеями, делаем для них концерты. Мы поем и про Россию, и про любовь».



МАРИЯ МИХАЙЛОВНА ТРУФАНОВА:

«В Доме ветеранов ГАЗ я была руководителем ансамбля “Второе дыхание”, до того занималась 15 лет в народном академическом хоре. Мы выступали по всей России, ездили за границу: выступали в Болгарии и Германии. Сейчас отошла от дел, но всегда прихожу на концерты хора, иногда что-то подсказываю».

АЛЕКСЕЙ БОРИСОВИЧ ПОДПОЛЬНЫЙ:

«Мы часто проводим встречи ветеранов, экскурсии на Горьковский автомобильный завод, в музеи. В октябре чествовали старейших работников — 90 и 95 лет. Труженице тыла Тамаре Алексеевне Ворониной — 100!

Есть еще две участницы, каждой 96 лет. У нас удивительные люди, красивые и бодрые».



Текст: Лидия Кравченко
Фоторепортаж из Дома ветеранов ГАЗ:
Вера Яковлева

Текст: Анна Сорокина, автор проекта «Люблю НН»

1932

Началось строительство новой одноколейной трамвайной линии длиной 7 км от Канавина до главной проходной Горьковского автомобильного завода. Стройка была ударной, планировалось, что первый трамвай выйдет на линию уже 15 января 1933 года. Но регулярное движение по маршруту № 8 пустили только 1 апреля.

1935

В состав Автозаводского района включены Гнилицы, Стригино, Нагулино и Малышево.

1937

Началось строительство трамвайной линии от Автозавода до Гнилиц. Работы постоянно останавливались из-за отсутствия материалов.

1940

10 февраля запущена одноколейная линия трамвая № 8 от поселка Малышево до Стригина и Гнилиц. Линия от Автозавода до Малышева изначально строилась двухколейной.

1956

Методом народной стройки началось возведение второго трамвайного пути, связывающего поселок Малышево с Гнилицами.

1960

Маршрут № 8 передан линии Автозавод — Гнилицы.

1965

В феврале запускается новое трамвайное депо на 150 вагонов: оно было заложено еще в 1960 году в 52-м квартале Автозаводского района. Происходит постепенная передача подвижного состава из Гордеевского депо и осмотрового пункта в поселке Восточном (сейчас — район станции метро «Пролетарская»).

1968–1971

Сооружена трамвайная линия на улице Новикова-Прибоя для подвоза рабочих к ряду промышленных предприятий. К конечной станции «Игарская улица» была также доведена и Этновская линия. Позже связь между линиями была разорвана при подготовке переноса сюда автомагистрали М7 Москва — Казань; два кольца расположились по разные стороны проезжей части.

2006

Осенью на улице Игарской началось повторное сооружение перемычки между кольцами маршрутов № 4, № 8 и № 17, которые находились по разные стороны улицы Новикова-Прибоя. Аналогичная перемычка уже строилась 45 лет назад, просуществовала примерно год и была ликвидирована.

2026

Планируется реконструкция трамвайных путей, которая затронет улицы Игарская (кольцо), Новикова-Прибоя и Восточный путепровод. Обновление трамвайных путей по маршруту № 8 выполняется при финансовой поддержке госкорпорации ВЭБ.РФ.



1 Протяженность в прямом направлении — 14,9 км; в обратном — 14,2 км.

2 Средний пассажиропоток в день: более 6000 человек.

3 Время обратного рейса: 70 мин.

4 Начало движения: в 5 ч. 10 мин. в будни, в 5 ч. 50 мин. в выходные.

5 Окончание движения: в 22 ч. 26 мин. в будни, в 22 ч. 31 мин. в выходные.

Остановки в прямом направлении: Поселок Гнилицы — Улица Рельсовая — Стригинский бор — Стригино — Поселок Мостоотряд — Улица Ореховская — Питомник — Малышево — Поселок Молочный — Больница № 13 — Улица Академика Павлова — Улица Минеева — Улица Мончегорская — Больница № 40 — Улица Смирнова — Улица Прыгунова — Площадь имени Киселева — Автозаводский универмаг — Проспект Ильича — Станция метро «Кировская» — Главная проходная — Станция метро «Комсомольская» — Станция метро «Автозаводская» — Троллейбусное депо № 3 — Станция метро «Пролетарская» — Улица Херсонская — Улица Заводская — Улица Кировская — Улица Игарская

Остановки в обратном направлении: Улица Игарская — Улица Кировская — Улица Заводская — Улица Херсонская — Станция метро «Пролетарская» — Троллейбусное депо № 3 — Станция метро «Автозаводская» — Станция метро «Комсомольская» — Главная проходная — Станция метро «Кировская» — Проспект Ильича — Автозаводский универмаг — Площадь имени Киселева — Улица Прыгунова — Улица Смирнова — Больница № 40 — Улица Мончегорская — Улица Минеева — Улица Академика Павлова — Больница № 13 — Поселок Молочный — Малышево — Питомник — Улица Ореховская — Поселок Мостоотряд — Стригино — Стригинский бор — Улица Рельсовая — Поселок Гнилицы



Т811 «МиНиН» в депо. Фото: Вера Яковлева

Маршруты № 3 и № 8

Издание проекта «Первое трамвайное медиа»

Команда проекта:

Мария Батусова, Светлана Большем,
Надежда Ворожейкина, Екатерина
Герасимова, Евгений Грабовский, Елена
Давыдова, Дарья Ерахова, Лидия Кравченко,
Ольга Пронина, Олег Ракитов, Алиса
Савицкая, Екатерина Терехова

Редактор Лидия Кравченко
Графический дизайнер Маря Субботина
Художник обложки Ваца
Корректор Ирина Зубкова

Над изданием работали:

Софья Байкова, Екатерина Бурмистрова,
Денис Володькин, Екатерина Герасимова,
Марк Григорьев, Екатерина Зинцова,
Александр Извеков, Надежда Козорезова,
Алина Комарова, Дарья Мирошкина,
Дана Находнова, Ярослав Паразян, Анна
Сорокина, Вера Яковлева

Команда выражает благодарность за участие
в подготовке издания:

Сергею Бабинцу, Ивану Бочарникову,
Илье Булатову, Наталье Волковой, Егору
Герасимову, Маргарите Гогиной, Софье
Горбуновой, Илье Громову, Олегу Демичеву,
Леониду Емелину, Нине Жигилевой,
Елене Золиной, Альбине Калашниковой,
Ольге Коптюх, Тимофею Копылову,
Татьяне Котюсовой, Надежде Куликовой,
Николаю Купоросову, Людмиле Липатовой,
Анатолию Матвееву, Сергею Назаренко,
Галине Нестеровой, Юрию Никонову, Нине
Новиковой, Ольге Плаксуновой, Алексею
Подпольному, Татьяне Подпольной,
Людмиле Полетаевой, Тамаре Пыриковой,
Юрию Раменскову, Михаилу Ройтенбергу,
Владимиру Свешникову, Антону Седову,
Елене Талановой, Николаю Таланову, Марии
Труфановой, Ольге Устиновой, Артему
Фейгельману, Альбине Чуриной, Светлане
Чухниной, Дмитрию Шарову, Никите Этогде



trammedia.nn-creative.ru

Дата выпуска: 20.11.2025
Тираж: 5000 экземпляров
Тираж отпечатан типографией «Беан-Принт», 603003,
Нижегородская область, Нижний Новгород, ул. Баррикад, д. 1

Проект осуществляется по инициативе и при поддержке
госкорпорации ВЭБ.РФ, Правительства Нижегородской области
и АНО «Центр 800» и реализуется студией «Тихая» при участии
ООО «Экологические проекты».