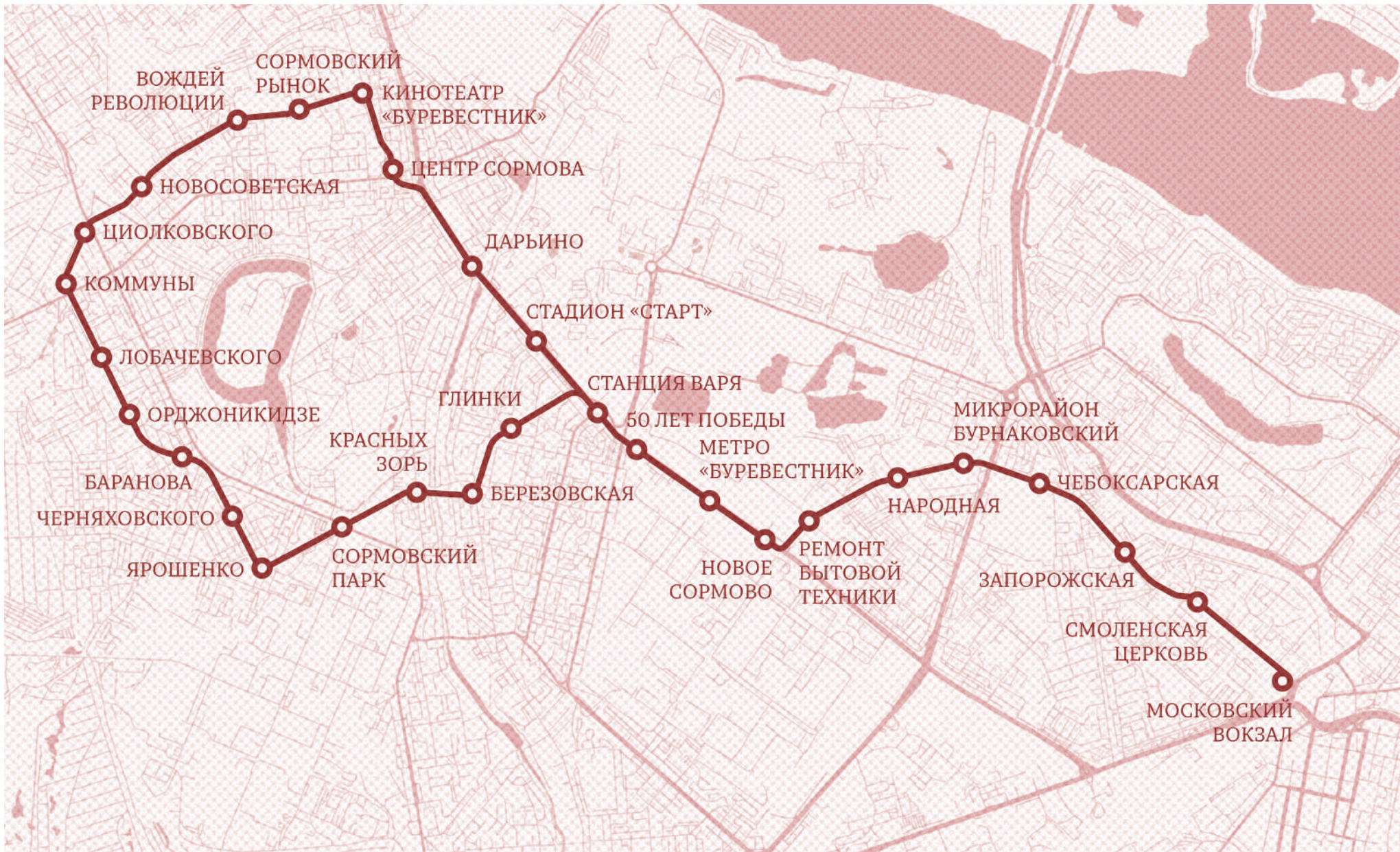


Маршрут № 6/7



2 КАРТА МАРШРУТА № 6 / № 7



Трамваи № 6 и № 7 ходят, на первый взгляд, по одинаковому маршруту, но движутся в противоположных направлениях. «Семерка» следует по часовой стрелке, «шестерка» — против. Такие маршруты называются полукольцевыми, они созданы для предотвращения дорожно-транспортных происшествий и предназначены для разгрузки пассажирского потока.

МАРШРУТ № 6

- 1

Протяженность: в прямом направлении — 6,8 км; в обратном — 12,1 км.
- 2

Средний пассажиропоток в день: 17 824 человека.
- 3

Время оборотного рейса — 65 мин.
- 4

Начало движения: в 5 ч. 4 мин. в будни, в 5 ч. в выходные. Окончание движения: в 22 ч. 32 мин. в будни, в 23 ч. 3 мин. в выходные.

МАРШРУТ № 7

- 1

Протяженность: в прямом направлении — 7,4 км; в обратном — 11,6 км.
- 2

Средний пассажиропоток в день: 16 489 человек.
- 3

Время оборотного рейса — 65 мин.
- 4

Начало движения: в 5 ч. 7 мин. в будни, в 5 ч. 9 мин. в выходные. Окончание движения: в 22 ч. 39 мин. в будни, в 23 ч. 16 мин. в выходные.

1930–1932

Строится трамвайная линия, которая свяжет Московский вокзал с центром Сормова и с поселком Баевка (сегодня — район авиазавода «Сокол»). Миновал Гордеевку и Бурнаковку, рельсы выходили на современное Московское шоссе и шли параллельно железной дороге до Вари, где расходились в разные стороны. В центр Сормова ветку открыли в 1931 году, на Баевку — годом позже.

Осенью 1932 года открыт Гордеевский трамвайный парк, который существует до сих пор.

1944

Построен второй выпускной рельсовый путь, соединивший пути веера Гордеевского трамвайного парка с маршрутами № 6 и № 7. Это позволило ускорить выход трамваев из депо, сократить их простой на линии, увеличить регулярность движения. В 1942 году в рейс ежедневно выходило 130 трамваев, а в 1943-м — до 145.

1956

Спустя четверть века после открытия маршрутов, соединивших Московский вокзал с Баевкой и центром Сормова, трамвайное кольцо наконец замкнулось. Часть путей длиной 5,6 км пустили по улицам Коммуны и Черняховского. Постройка нового участка позволила организовать движение трамваев № 6 и № 7 полукольцом: «шестой» против часовой стрелки, «седьмой» — по часовой.

1960

Представлен план развития общественного транспорта в городе Горьком. Он, например, предусматривал строительство гибрида метрополитена и трамвая. Это рельсовая система неглубокого заложения, которую обслуживают поезда из двух–трех трамвайных вагонов вместимостью 300–450 человек. Один из маршрутов должен был связать Московский вокзал с заводом «Красное Сормово» и Починками. Проектная скорость такого сообщения достигала 40 км/ч.

1990-е

Меняется направление движения на Гордеевском пятачке: теперь трамваи разворачиваются, делая круг не по часовой стрелке, как раньше, а против.

2025

МинГрад Нижегородской области выдал разрешение на планировку новой трамвайной линии в Сормове, финансируемой госкорпорацией ВЭБ.РФ. Предполагается, что она будет продлена от улицы Судостроительной до железнодорожной станции Народная. Это примерно 8 км.

Сегодня маршруты № 6 и № 7 пролегают через три района Нижнего Новгорода: Канавинский, Московский и Сормовский. Их обслуживает депо № 2. На маршрутах курсирует 20 вагонов (по десять на каждом).

4 «ДЛЯ НЕЕ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ — БУДТО СЦЕНА»

ЧЕМ ЗАНИМАЮТСЯ ГОРОЖАНЕ В ТРАМВАЕ

ПЕТР Ч.: «В детстве я всегда ставил себе в поездках задачи. Мало просто понять, счастливый ли твой билет — когда из шести цифр сумма трех чисел слева совпадает с суммой трех справа. Я придумал собственную игру: нужно взять все цифры, указанные в билете, и расставить арифметические знаки так, чтобы в итоге получить 100. Можно складывать, умножать, делить, ставить скобки. И за этим занятием я часто проводил всю поездку».

ДМИТРИЙ К.: «Поездка на трамвае — особый ритуал. В обычной жизни чаще ездишь на машине, но иногда просто появляется желание: “А не прокатиться ли?”. Идешь



до остановки, садишься и едешь — без цели, просто ради ощущения. Спонтанное удовольствие. Сидишь, слушаешь стук колес, смотришь в окно — и будто перезагружаешься».

ИРИНА С.: «Когда я жила в Нижнем, я еще не полюбила читать, поэтому смотрела в окошко и отслеживала реперные точки. Моя остановка — “Улица Мечникова”, дальше — “Завод Сокол”, где-то три остановки. Следующие мои ориентиры — “Красные Зори”, “Варя”, там у меня немного все сливается. А дальше “Буревестник”, перед которым вы уходите в некий, в моей голове, темный тоннель, в какой-то лес, и выныриваете уже на Московском вокзале. Вот так это было. 15 лет живу в другом городе, а все еще помню».

АСЯ К.: «Обожаю рассматривать людей. Эту привычку многие, конечно, неправильно интерпретируют: начинают поправлять одежду, волосы. Часто видно, кто недавно переехал, еще осваивается. Сначала растерянно смотрят в гаджеты, потом ищут глазами людей, которым можно задать вопросы. Я вот тот человек, которому всегда их задают. Могу стоять в толпе, но подойдут ко мне, чтобы

уточнить маршрут. Видимо, вызываю доверие, а может, у меня светлая аура».

АЛЕНА Л.: «Одно время мне нравилось во время поездки на трамвае составлять “портрет” человека по рукам. Например, женская рука с золотым кольцом и ярким лаком будто предлагает задуматься о характере владелицы. Мужская рука — крепкая, рабочая, видно, что человек трудится на заводе, — вызывает восхищение».

ОЛЬГА Г.: «Смотрю на пассажиров, бывают необычные. Например, постоянно ездит “профессиональная чтица”, которая с выражением декламирует классику — Пушкина, Лермонтова, Ахматову. Некоторые думают, что она немного не в себе, но, по-моему, она хорошо читает. С ней я вспоминаю стихи, которые знала когда-то и хотела бы перечитать. Многие пассажиры про нее рассказывают, она производит впечатление очень яркой личности. Седоватая, волосы средней длины, ей, наверное, за 70. Дикция прекрасная. Для нее общественный транспорт — будто сцена. Садится, если есть свободное место, и просто начинает читать. Кто-то за это дает ей деньги, кто-то просто так слушает».

АНДРЕЙ Ж.: «В старых вагонах лучшего всего садиться у панорамного окна. Там немного покачивает, но вид отличный. Раньше я любил слушать музыку в наушниках, сидя на таких местах. Слушал Тупака, зарубежный



и отечественный рэп, и группы вроде “Короля и Шута” и “Кукрыниксов”. Еще слушал джаз, старые записи начала 1920-х. Это создавало особую атмосферу поездки».

АРИНА Б.: «Лет в 12 у меня появился плеер. И тут же началось: включить какой-нибудь грустный трек, смотреть в окно, думать о чем-то своем или о каких-то очень возвышенных, романтических материях. Едешь себе, слушаешь музыку, погружаешься в полумедитативное состояние. Особенно когда середина осени, деревья уже сбросили листья, виды за окном становятся немного удручающими и происходит мэтч между пейзажами и мыслями».

ВАДИМ С.: «Я люблю в трамвае подшучивать над теми, кто ругается. Например, едут две женщины, одна не может пройти к двери, другая ей мешает, сцепились языками. У меня звонит мобильный, и я такой: “Да вот, еду в трамвае, слушаю, как тетки выясняют, у кого зад толще”. Пассажиры смеются, тетки еще больше злятся. Еще история была: лето, едет девушка с оголенными руками, а у нее вся кожа исколота. Бабки начинают бухтеть, мол, посмотрите, наркоманка едет. Девушка поворачивается к ним: “Я не наркоманка. Это следы от капельниц из туберкулезного диспансера”. Пауза, тишина, пассажиры потихоньку от нее отодвигаются. А я остался рядом, познакомился. Выяснилось, что у нее закрытая форма болезни и девушка почти выздоровела. У меня потом с ней роман был».

КОРЕННАЯ СОРМОВИЧКА АННА МЕДВЕДЕВА — 5 О СВОЕМ РАЙОНЕ

Текст: Анастасия Косарева

Анна Медведева называет себя профессиональной сормовичкой — она появилась на свет в роддоме № 6 и всю жизнь живет на улице Коминтерна. Ее деятельность тоже посвящена городу и родному району: Анна — экскурсовод, действительный член общества «Нижегородский краевед», лауреат премии Минина и Пожарского.



Анна Медведева

СОРМОВО С ЕГО ДОСТОИНСТВАМИ И НЕДО- СТАТКАМИ — ЭТО МОЕ И ПРО МЕНЯ.

«Волею судеб я связана с историей завода “Красное Сормово” — с 1947 года там работала вся моя семья. Наверное, поэтому я очень люблю главную проходную: долгие десятилетия оттуда выходили мои родные после смены. Прабабушка обычно шла из заводского парка в двухэтажный деревянный магазин “Экономия”, где покупала овощи. Теперь на его месте стоит мой дом, построенный к столетию Ленина.

НАСТОЯЩЕГО СОРМОВИЧА ЛЕГКО МОЖНО БЫЛО ОТЛИЧИТЬ ПО ТОМУ, КАК ОН ПРОИЗНОСИЛ НАЗВАНИЕ ПАРКА — НЕ ЗАВОДСКОЙ, А ЗАВО́ДСКОЙ.

Сормово с его достоинствами и недостатками — это мое и про меня. Я знаю здесь каждый уголок, потому что еще девчонкой облазила все подворотни, и за 53 года жизни эти переулки и их названия не потерялись.

В пятиэтажной сталинке перед школой № 82 жил талантливый врач-офтальмолог в третьем поколении, а на Коминтерна, 123 — легендарный кораблестроитель Альберт Абрамович Животовский, главный конструктор “Красного Сормова”.

Знаю, как много завод дал району. Знаю, как менялся сам район: на месте новостроек на улице Щербакова раньше была деревня Мышьяковка с картофельными полями, а рынок не всегда был там, где сейчас, когда-то он располагался на современной площади Славы.

ЗНАТЬ МАЛУЮ РОДИНУ, ВОЙТИ В СУДЬБУ СВОЕЙ ЗЕМЛИ — ВАЖНЕЙШАЯ ЧАСТЬ ЗРЕЛОСТИ ЧЕЛОВЕКА.

Мне бы хотелось, чтобы это преподавали в школах. Скажем, основы сормовской идентичности — Юбилейный бульвар, Сормовский парк, памятник Ростиславу Алексееву, Шуховская башня. Знать о таких местах и смотреть на них очень полезно для души — понимаешь, что есть в мире нечто, что может поддержать тебя.

Или, скажем, Сормовский рынок. До того как три года назад там поставили каменное



Анна Медведева во дворе своего дома.
Улица Коминтерна, 115. 1972

здание со стороны улицы Пугачева, я его очень любила — и за атмосферу, и за историю, ведь на этом месте торговали еще до революции.

Я трамвай помню с очень раннего возраста, тогда он был в моей жизни постоянно. В конце 1970-х ездила после занятий в физико-математической школе № 82 с тубусом в руках на уроки рисования.

Сейчас трамваем пользуюсь значительно реже — разные цели, разные скорости. Но мне все еще очень нравится проезжать мимо невероятно красивых Смоленской и Владимирской церквей. Особенно потому, что я — свидетель процесса, когда на храмах, переоборудованных под бог весть что, стали появляться купола.

Причем в начале 1990-х это было повсеместно. Помню, как в советское время Спасо-Преображенский собор в Сормове стоял в запустении: из него пытались сделать дом культуры, но в итоге использовали как склад. До сих пор церковные служащие борются с плесенью. После развала Союза храм начал возвращать себе былую красоту. В 1990 году там прошла первая Пасха, стали подтягиваться люди, и через некоторое время здание собора отреставрировали.

В годы Великой Отечественной войны в Сормово работала артель подростков на улице Свирской (сейчас в этом здании Сормовский механический техникум). Для них, работавших на Победу, и был сохранен наш трамвай. Худенькие, совсем еще мальчишки, в отцовских кепках и обуви, старых пальто, перешитых куртках, которые они называли тужурками... Они проживали войну по-честному, как настоящие взрослые труженики. И это лишь одна грань.

ТРАМВАЙ НАБЛЮДАЛ ЗА НАМИ ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ, ОН ИСТИННЫЙ СВИДЕТЕЛЬ НАШЕЙ ЖИЗНИ.

И он по-прежнему больше, чем транспорт — это средство коммуникации между людьми, это то, что оживляет и спланирует общество. Хочется верить, что это продолжится в будущем».

Фото: архив Анны Медведевой

6 ГАЛЕРЕЯ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ, ПАМЯТНИК САМОЛЕТУ И СОВЕТСКАЯ ЭСТЕТИКА

УЛИЦА ВОЖДЕЙ РЕВОЛЮЦИИ

В народе — «Вождейка». Появилась в Сормовском районе в 1930-е. Названа в честь деятелей революционного движения. Одна из улиц, где сохранились характерные для послевоенного времени сталинки.



Улица Вождей Революции

ВАДИМ С.: «В конце 1980-х, когда я был маленьким, маршруты шестого и седьмого трамваев проходили по зеленым улицам — Вождейка, Черняховка, мимо Сормовского парка и машиностроительного завода. Было ощущение, что едешь сквозь аллею. Мне нравилось ехать этим маршрутом до центра Сормова: там был универмаг, и в те дефицитные времена в нем можно было чем-то поживиться».

ХЛЕБОЗАВОД И КОНДИТЕРСКАЯ ФАБРИКА

Хлебозавод был открыт в 1930-е годы для снабжения города, а фабрика основана в 1907-м. По сей день эти старейшие предприятия поставляют продукцию — от хлеба до пряников и конфет — жителям Нижегородской области.

ЮЛИЯ К.: «Когда мой сын был маленьким, мы часто ездили на трамвайчике в поликлинику. Мы проезжали хлебозавод с его невероятными запахами, и я сразу вспоминала о жаворонке с изюмом — самой вкусной булке, которую я там ела. А когда проезжаешь кондитерскую фабрику, чувствуешь запах шоколада. Если выйти чуть позже, там еще один филиал поликлиники, потом — центр Сормова, а дальше Дарьино, где жила моя бабушка; другая бабушка жила на бульваре Юбилейном — тоже в центре Сормова, я выходила там и переходила дорогу к ней. Все эти запахи, звуки, места — это все мое детство, а теперь и детство моего сына».

ЛЮБОВЬ С.: «Там, по обе стороны путей, раньше были старые сады, небольшие частные домики, какие-то шалашики, теплицы, даже просто грядки — очень уютное место. Заборы дырявые, видно, как люди живут, что выращивают. Я всегда в окно смотрела — было интересно наблюдать за этим».

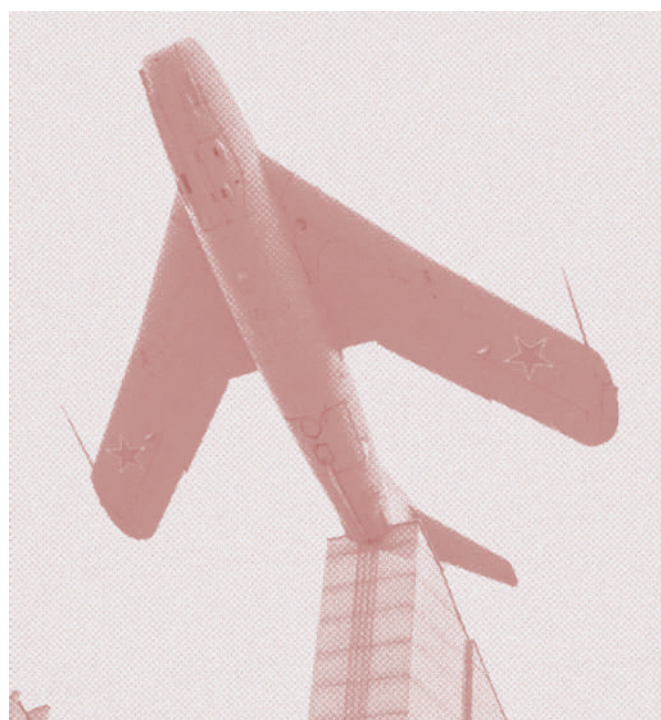
ПОВОРОТ ОТ СТАНЦИИ ВАРЯ

Участок трамвайного пути в Сормовском районе, где маршруты № 6 и № 7 совершают характерный поворот с улицы Коминтерна. Район получил название от деревни Варя, существовавшей здесь до революции.

АЛЕНА Л.: «Мой любимый участок — где трамвай от Вари идет через дома, кусты, иногда по странным дворам. Лето, ветки проходятся по окну, трамвай трясет, он притормаживает, в окно попадает что-то мелкое — буквально театр на колесах! Особенно интересны участки через мосты, гаражи — жутковато, но увлекательно. Сначала думаешь: “Куда меня везут?” — а потом трамвай оказывается на привычной городской улице».

ПЕТР Ч.: «Если ехать на “семерке” до Сормовского парка, там очень забавно идут трамвайные пути: как будто сквозь жилые дворы. Создается впечатление, что ты едешь через чей-то палисадник. Этот контраст между индустриальной громкостью трамвая и таким уютным дворовым пространством создает определенный эстетический эффект».

МОНУМЕНТ АВИАТОРАМ И АВИАСТРОИТЕЛЯМ



Монумент авиаторам и авиастроителям. 1985. Скульптор Ю. Грузимов, архитектор А. Елизаров

Истребитель МиГ-17 был установлен в 1985 году в честь 40-летия Победы. Монумент находится в сквере Авиастроителей, рядом с улицей Петра Баранова — одного из главных создателей Военно-воздушного флота и авиапромышленности Советского Союза.



За окном трамвая № 6

ВАДИМ С.: «Если ехать на шестом трамвае, между остановками Баранова и Орджоникидзе стоит самолет на постаменте. В детстве я удивлялся, как он держится на одном хвосте — физику еще не знал».

ЛЮБОВЬ С.: «Недавно самолет реконструировали. Теперь, особенно зимой, когда включают фонари, — они в форме колб, дают мягкий желтый свет, — все выглядит как светящийся лес. Очень красиво. Когда еду вечером, всегда стараюсь сесть у окна и просто смотреть».

ТРАМВАЙНОЕ ДЕПО № 2

Депо было построено в 1932 году рядом с нынешней остановкой «Улица Чебоксарская». В 2023-м в нем началось масштабное обновление: в рамках концессии по модернизации инфраструктуры электротранспорта реконструируют 3 депо и 15 тяговых подстанций, обновят около 150 км путей, средняя скорость трамвая увеличится с 12 до 18 км/ч.

ВАДИМ С.: «Проезжая мимо второго депо, я всегда любовался старыми вагонами и снегоочистителями — их было видно даже летом. Однажды зимой, когда я был студентом, наш трамвай столкнулся с вагоном, выезжавшим из депо. Наш сошел с рельсов, стекло треснуло, водительница выскочила

ЛЮБИМЫЕ ВИДЫ НИЖЕГОРОДЦЕВ ИЗ ОКНА ТРАМВАЯ № 6 / № 7

7

ругаться: “Ты чего?!” — а та ответила: “Я юзом ехала!” (юз — заклинивание колес на скользкой поверхности, — прим. ред.). Мы все онемели. Потом я узнал, что при обледенении трамвай действительно может идти юзом. До вокзала тогда шел пешком по морозу».

УЛИЦА ЯРОШЕНКО

Названа в честь Александра Ярошенко, директора авиазавода «Сокол» (в те годы — Горьковский авиационный завод им. С. Орджоникидзе) в 1953–1970 годах, при котором было налажено производство самолетов МиГ. Первоначально называлась Новопарковой из-за близости к Сормовскому парку, а современное имя получила в 1983-м — в знак признания заслуг авиастроителя.

ВЕРА Т.: «Часть маршрута, которая идет со стороны Сормовского парка, вся заросла травой, и ты едешь по зеленому коридору из веток, и не видно, что впереди. Трамвай проходит по местам, исхоженным мной за время школьных и первых студенческих лет. Получается путешествие по памяти, чувствам и воспоминаниям».

БЕЛЛА С.: «Я живу недалеко от Гордеевки и езжу на трамвае каждый день в школу. “Семерка” — мой любимый маршрут. Особенно мне нравится, когда подъезжаешь к Сормову, где парк. Классный вид бывает на закате, а еще когда темно, а на домах гирлянды — под Новый год, например».

УЛИЦА ГОРДЕЕВСКАЯ

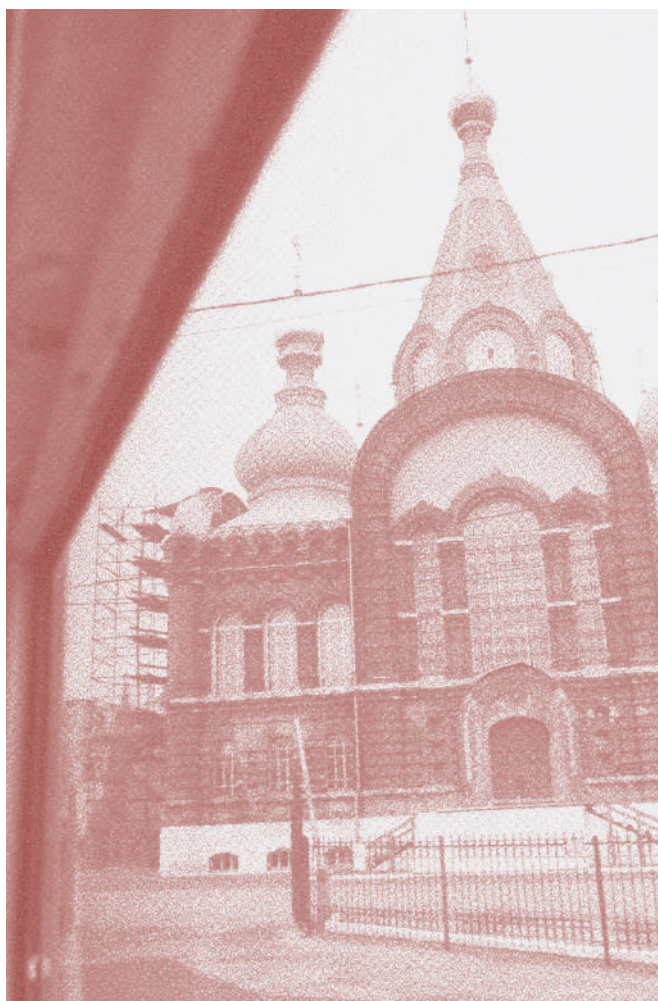


В трамвае № 6

Гордеевская улица в Канавинском районе названа по бывшему селу Гордеевка, известному с XVII века. После включения Гордеевки в состав Нижнего Новгорода в 1929 году улица сохранила часть исторической застройки, связанной с эпохой Нижегородской ярмарки.

АНДРЕЙ Ж.: «В начале 2010-х здесь была практически галерея под открытым небом: люди рисовали на каменном заборе вдоль промзоны и вдоль трамвайных путей. Это участок на улице Гордеевской, где пересечение с улицей Зимина. Граффити постоянно обновлялись, одни рисовали свое, другие добавляли свои элементы. Тогда в Нижнем был настоящий бум граффити, и мы с друзьями наблюдали за этими рисунками и тегами».

СМОЛЕНСКАЯ ЦЕРКОВЬ В ГОРДЕЕВКЕ



Вид на храмовый комплекс в честь Смоленской и Владимирской икон Божией Матери из трамвая № 6

Церковь Смоленской иконы Божьей матери, построенная в стиле строгановского барокко, изначально была возведена как усадебная в поместье графа Григория Строганова в 1697 году. После отъезда Строгановых в Москву, стала приходской. Входит в один из старейших храмовых комплексов города. Уникальна и тем, что находится вдали от исторического центра — в Гордеевке, которая в то время была пригородной слободой.

СЕРГЕЙ М.: «Если сесть в трамвай № 6 или № 7 от станции Варя, то на Гордеевке на левую сторону откроется вид на Смоленскую церковь. Она выглядит очень нарядно среди довольно серых кварталов. Впервые я туда зашел только в мае 2022 года. Так вышло, что я шел с гражданской панихиды знакомого художника как раз по Гордеевке. Идя вдоль знакомых путей в сторону Московского вокзала, я как раз увидел церковь, только теперь не из окна трамвая. Кажется, это был правильный момент, чтобы

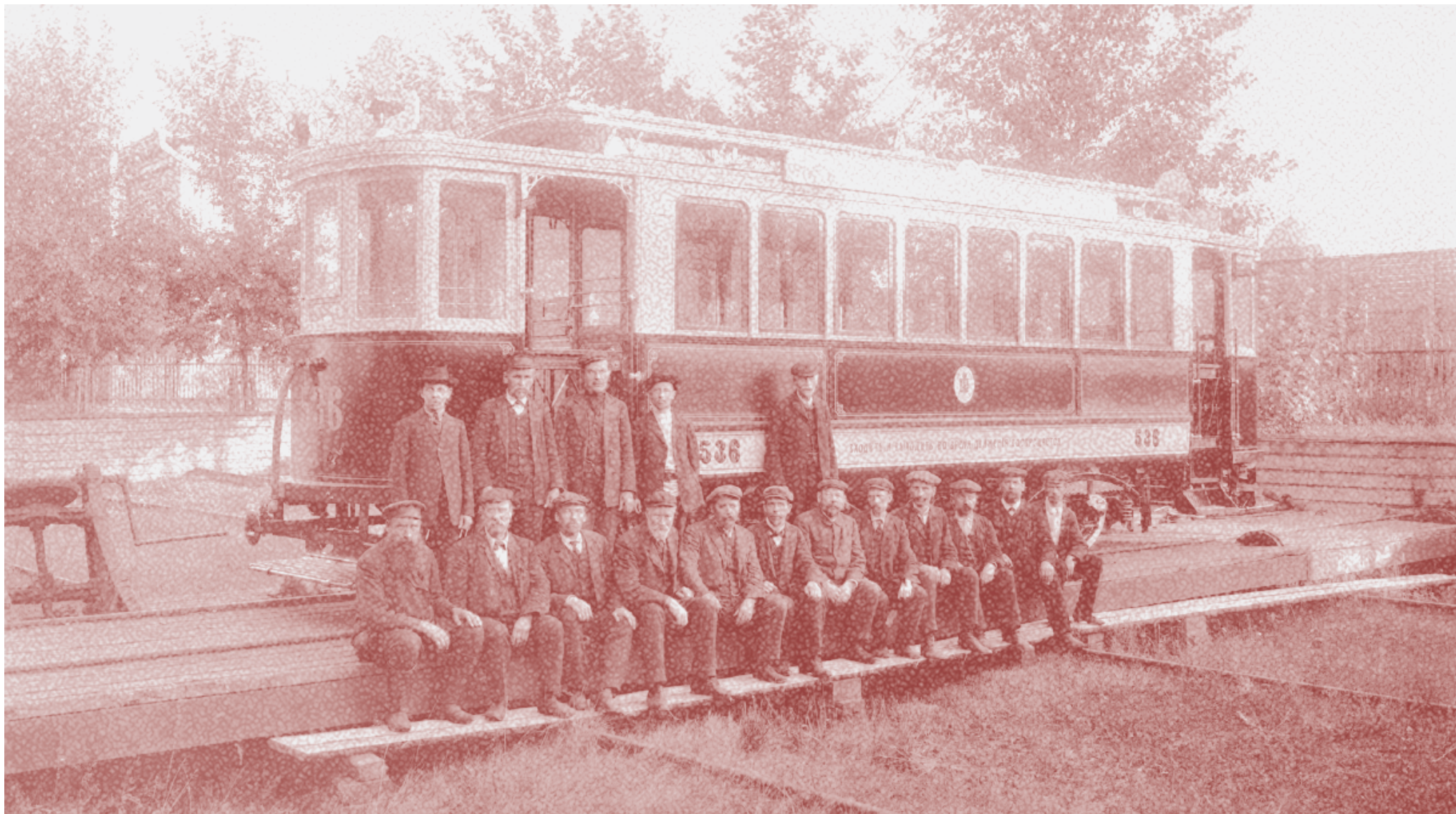


За окном трамвая № 6

туда зайти. Это был обычный день, внутри никого не было, служба уже закончилась. Снаружи эта церковь кажется большой, но на самом деле внутри маленькая и приятно отреставрированная. Я поставил свечку за упокой, немного помолился и пошел дальше в сторону вокзала».

АНТОН Т.:

**«Я БЫ РЕКОМЕНДОВАЛ
ПРОЙТИ ВЕСЬ ТРАМВАЙ-
НЫЙ МАРШРУТ ПЕШКОМ —
РЯДОМ С ПУТЯМИ. ТОЛЬКО
АККУРАТНО, КОНЕЧНО.
УНИКАЛЬНАЯ АРХИТЕКТУ-
РА, ПРИСТРОЙКИ, ЯМКИ,
КИРПИЧИННЫЕ ДОМИКИ.
ОТ ГОРДЕЕВКИ
ДО “БУРЕВЕСТНИКА” —
ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ЗАХО-
ЛУСТЬЯ В СТАЛИНСКУЮ
ЗАСТРОЙКУ И СОВЕТСКУЮ
ЭСТЕТИКУ».**



Группа мастеров завода «Сормово», Нижний Новгород. 1910

Маршрут № 6/7

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 Никита Евлашев

Художник обложки Максим Трулов

Корректор Алина Бахмутская

Над изданием работали:

Аста Акимова, Софья Байкова,
Екатерина Бурмистрова, Денис Володькин,
Екатерина Зинцова, Александр Извеков,
Надежда Козорезова, Анастасия Косарева,
Даниил Максюков, Дарья Мирошкина,
Дана Находнова, Ярослав Паразян,
Анна Сорокина, Вера Яковлева

Команда выражает благодарность за участие
в подготовке издания:

Наталье Адельгейде, Анне Беляковой,
Арине Богомоловой, Дарье Ганич,
Ольге Герасимовой, Алексею Гулевских,
Евгении Дубиновой, Андрею Жильцову,
Юлии Кальсиной, Анастасии Косаревой,
Дмитрию Крепаку, Марии Леонтьевой,
Алене Литвиновой, Андрею Мельнику,
Марии Морковкиной, Сергею Мутыгуллину,
Ольге Нечаевой, Наталье Овчинниковой,
Дарье Плехановой, Наталье Плехановой,
Сергею Радаеву, Евгению Рючину,
Ирине Савиной, Кириллу Савинову,
Белле Семенковой, Вадиму Серову,
Никите Скоку, Любви Соколовой,
Софии Трапезниковой, Вере Трубниковой,
Антону Трушенкову, Марии Федотовой,
Петру Чекмареву, Наталье Шиховой



trammedia.nn-creative.ru

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».

Дата выпуска: 01.11.2025
Тираж: 5000 экземпляров
Тираж отпечатан типографией «Беан-Принт», 603003,
Нижегородская область, Нижний Новгород, ул. Баррикад, д. 1