

Н. М. СЕМЕНОВ

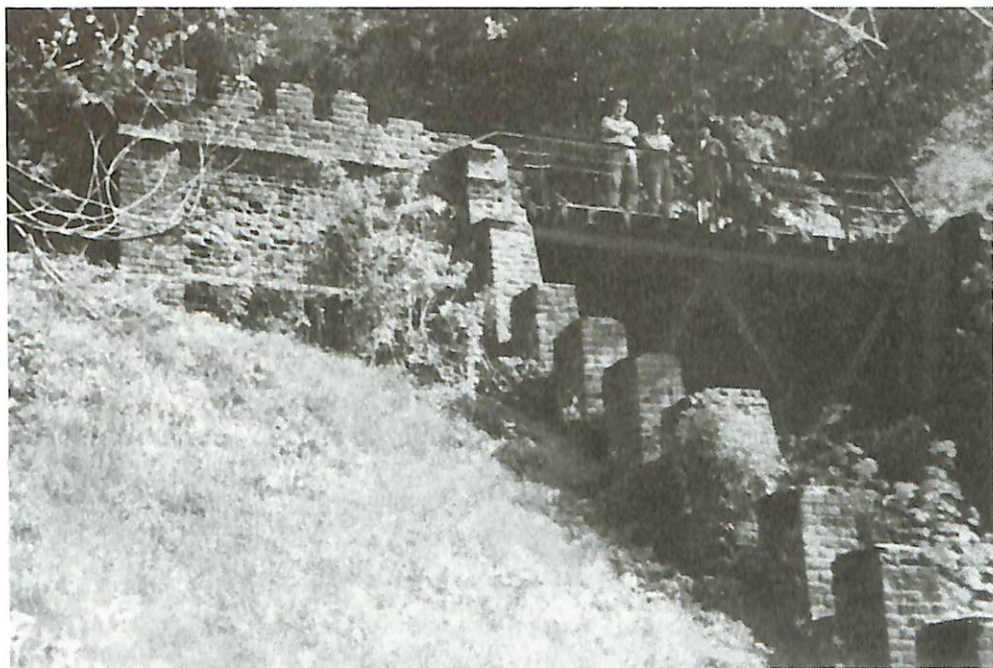
СТАРЕЙШИЕ ФУНИКУЛЕРЫ РОССИИ

«Этот царственно поставленный над всем востоком России город совсем закружил наши головы. Как упоительны его необозримые дали! Мы захлебывались от восхищения ими, и перед нашими глазами вставала живая история старой Руси, люди которой, эти сильные люди хорошей породы, так умели ценить жизнь, ее теплоту и художественность. Эти не любили селиться где-нибудь и как-нибудь», — писал в свое время о Нижнем Новгороде выдающийся российский живописец Илья Ефимович Репин [1, с. 239]. И даже сегодня, сполна пережив все издержки многолетних социалистических преобразований, город у впадения Оки в Волгу еще хранит немало былого очарования, привлекая тысячи отечественных и зарубежных туристов.

Любуясь с борта теплохода неприступной кремлевской стеной, на крутом зеленом откосе у ее подножия многие замечают нечто, напоминающее средневековый подземный ход: темные от времени подпорные стенки оврага сходятся к увенчан-



*Нагорная часть Нижегородского Кремля.
В центре — скрытый растительностью портал бывшего элеватора. Фото автора, 1996 г.*



*Пешеходный мостик и подпорные стенки у нижнего портала Кремлевского элеватора.
Фото автора, 1996 г.*

ному крепостными зубцами portalу, под которым зияет таинственная чернота. Наиболее упорные и любознательные путешественники иной раз добираются по крутому холму до этого сооружения, скромно обходящего молчанием путеводителей и экскурсоводов. Взору предстает довольно просторный, неплохо сохранившийся тоннель, равномерными уступами поднимающийся круто в гору. Заваленный, увы, всевозможным мусором бетонный пол также имеет вид гигантской лестницы, а справа, если стоять спиной к portalу, для удобства визитеров предусмотрены и узенькие ступени, подниматься по которым легко и неустойчиво даже при отсутствии перил. Характерная цепочка отверстий и парных ржавых отпечатков на своде вдоль этой боковой лесенки свидетельствует, что некогда там тянулись два электрических провода на старомодных роликовых изоляторах. Сегодня же потребность в искусственном освещении не возникает. Далее дорогу вверх по тоннелю преграждает глухая массивная каменная стена. Ничем заканчиваются попытки раздосадованных туристов обнаружить второй портал таинственного сооружения на вершине кремлевского откоса... Специалисты замечают, что нижний портал и сходящиеся к нему подпорные стенки с пешеходным мостиком при всей ярко выраженной средневековой архитектуре выполнены из строительных материалов не более чем столетней давности. Но и это внезапное открытие отнюдь не делает ясным истинное предназначение загадочного «тоннеля в никуда».

Между тем перед нами — остатки старейшего в бывшей Российской Империи фуникулера, т. е. «(от лат. *funiculus* — канат) рельсовой дороги с канатной тягой для перемещения пассажиров и грузов в вагонах по крутому подъему на короткое расстояние» [2, с. 1440].



Вид от нижнего портала в сторону Волги. Фото автора, 1996 г.

Потребность в таком средстве сообщения нижегородцы испытывали веками. Столь любезная художникам и туристам живописность города, основанного в 1221 г. как крепость на восточных рубежах тогдашней Руси*, в повседневной жизни оборачивалась многочисленными неудобствами. Современники констатировали, что «торговая часть города с телеграфом, почтою, банками, пристанями (а также с Московским железнодорожным вокзалом и знаменитой Нижегородской ярмаркой. — *Н. С.*) расположена на 40 саж.** ниже Верхней части. Пологих и удобных подъемов между этими частями города нет, и пешеходы вынуждены подниматься по крутым подъемам и по лестницам. Такой способ сообщения из Нижней части города в Верхнюю для всех очень затруднителен, а для очень многих лиц, слабосильных и слабых здоровьем, совершенно невозможен. Несомненно, что удобное и быстрое сообщение между этими частями города привлечет громадную массу пассажиров» [4, с. 82].

В XIX в. из всех транспортных средств такую задачу оптимальным образом могли разрешить лишь фуникулеры, впервые сооруженные в 1854 г. на горных склонах Генуи в Италии и Зоммеринга в Австрии (см. [5]). В 1890 г. нижегородская администрация вплотную занялась проблемой их внедрения, решив привлечь к делу частный капитал. При этом для предпринимателей были сформулированы следующие обязательные условия:

Что касается устройства подъемных машин, то они должны воздвигаться на ответственной от города по указанию предпринимателя или купленной этим последним

* Об истории и топографии Нижнего Новгорода см. подробнее [3].

** 1 сажень = 2,13 м.

земле для передвижения пассажиров и грузов между верхней и нижней частями города, причем они должны быть снабжены удобными станциями и помещениями, как вверху, так и внизу, для пассажиров, товаров и грузов, а равно помещениями для рабочих и служащих... Движение вагонов может быть допущено с помощью пара, электричества или иного механического двигателя, уже существующего или могущего быть изобретенным... Движение по подъемным машинам ежедневно; зимой, если то по климатическим условиям будет возможно, — по усмотрению предпринимателя... На станциях при подъемных машинах предоставляется право иметь буфеты с тем, чтобы содержатели таковых участвовали в платеже налога в пользу города во все время существования концессии, но не свыше средней трактирной раскладки настоящего 1890 года... Предприятие обязывается весь персонал служащих и рабочих иметь по возможности из жителей г. Нижнего Новгорода... Так как все имущество, составляющее принадлежность дороги, служит обеспечением договора с городом, то предприниматель не может продать, заложить или уничтожить все или часть этого предприятия, и никакие претензии третьих лиц к предпринимателю не должны быть обращаемы на имущество дороги с целью изъять его отдельными частями путем продажи из предприятия.

Детально обговаривались также тарифы (5 копеек с пассажира от 7 до 22 ч. и 10 копеек в ночное время; 2 копейки за пуд перевозимого груза), порядок осуществления ремонтных работ (с обязательным предупреждением не менее чем за месяц до их начала Городской управы и пассажиров на станциях) и необходимость возведения «подъемных машин» в едином комплексе с намечавшимися тогда к постройке трамвайными линиями верхней и нижней частей города соответственно [6, с. 3–4].

Постоянное упоминание в этом документе «станций», «дорог», «вагонов» и «подъемных машин» явно свидетельствует, что речь шла именно о фуникулерах, а не о трамвае с канатной тягой, до сих пор обслуживающем как холмистые, так и обычные, ровные улицы Сан-Франциско в США (о последнем см. [7]) и предлагавшемся также для отдельных городов России [8]. Тем и удивительнее, что сам термин «фуникулер» так никогда и не прозвучал на нижегородской земле. Построенные машины называли «элеваторами», очевидно, не без влияния американизма: *elevator* — «лифт, подъемник» [9, с. 245]. В русском же языке за «элеватором» традиционно закреплялись лишь значения: «1) конвейера для перемещения грузов вертикально или под большим углом к горизонту; 2) аппарата в системах отопления для смешения горячей воды... по типу струйного насоса; 3) сооружения для хранения больших масс зерна, оборудованного устройствами для приема, взвешивания, сушки, очистки и отгрузки», но никак не «грузопассажирского подъемника в виде рельсовой дороги» [2, с. 1547]. Впрочем, в основе как американского, так и русского терминов лежит древнелатинское слово *elevator* — «поднимающий», а потому — принятое и десятилетия благополучно просуществовавшее в Нижнем Новгороде обозначение тогдашней диковинки могло явиться и просто результатом словотворчества местной интеллигенции.

В том же 1890 г. замысел элеватора взялся было практически осуществить потомственный почетный гражданин Ф. И. Герле, испросивший в Городской думе концессию на право строительства и последующей эксплуатации подъемника с подходящими к нему вверху и внизу трамвайными линиями конной тяги в течение 50 лет. Однако после проведенных в следующем году консультаций с инженером-архитектором Р. Я. Килевейном речь уже шла только о двух трамвайных линиях в верхней части города, детальный проект которых был утвержден Министерством внутренних дел России 8 ноября 1892 г. [10, с. 3]. Другой выдающийся предприниматель-

транспортник того времени — генерал-майор Амант Егорович Струве — брался обойтись вовсе без фуникулеров за счет проведения электрифицированной трамвайной линии по Похвалинскому съезду [10, с. 5]. Его стараниями небезуспешно осуществлялось предприятие аналогичного типа в Киеве на нынешнем Владимирском спуске (см. [11]). Но конкретно для Нижнего Новгорода исключительно важной представлялась непосильная для обычных трамваев XIX в. прямая связь паромных пристаней с Кремлем и прилегающими к нему центральными кварталами нагорной части, расположенными весьма далеко от Похвалинского съезда. Этот проект не получил одобрения.

Тем временем, в начале 1894 г., принято решение провести в 1896 г. в Нижнем Новгороде XVI Всероссийскую промышленную и художественную выставку. Это решение требовало от местных властей не только долгожданного коренного совершенствования транспортной системы города, но и давало им значительные дополнительные возможности [12]. В результате «Нижегородская Городская Управа предоставляет право Р. фон Гартману, а последний, с своей стороны, обязывается устроить в городе Нижнем Новгороде за свой счет и риск для перевозки пассажиров и грузов электрическую железную дорогу „Трамвай“ с подвижным составом и всеми принадлежностями эксплуатации, с двумя электрическими подъемными железными дорогами (элеваторами). Пассажирское движение должно производиться со скоростью не менее 10 и не свыше 12 верст в час... За пользование элеватором плата взимается отдельно» (цит. по [13, с. 7]).

Проект, разработанный с участием швейцарских специалистов и рассчитанный, главным образом, на оборудование западноевропейского производства, предусматривал два элеватора — Кремлевский и Похвалинский. Они были расположены по обоим концам главной причальной линии города на Волге и связаны между собой, как вверх, так и вниз, обычными трамвайными линиями в своеобразное транспортное кольцо, с которого на нынешней площади Маркина можно пересечь в трамваи фирмы «Сименс и Гальске», идущие за Оку — к ярмарке, Московскому вокзалу и, наконец, к грандиозному выставочному комплексу на месте современного парка имени 1 Мая. Для Кремлевского элеватора, призванного обслуживать перепад высот в 63 м при протяженности наклонного рельсового пути 173 м, сооружается тоннель под пряслон крепостной стены 1508–1511 гг. — постройки, как мы уже убедились, до сих пор привлекающей внимание туристов. Похвалинский же подъемник трассируется по естественному оврагу, скаты которого дополнительно укрепляются кирпичной кладкой, также дошедшей до нашего времени в полуразрушенном и сильно потемневшем, почти черном состоянии. Перепад высот и протяженность пути здесь несколько меньше: 45 м и 143 м соответственно.

Вся транспортная система Гартмана создается, по сути, за один лишь строительный сезон 1885 г. Уже 10 июня* 1896 г. газета «Нижегородский листок» извещает, что «вчера в один час дня состоялось освящение электрической железной дороги фирмы „Фон Гартман и К^о“ и открытие временного по ней движения». Еще через две недели — 24 июня следует долгожданная новость: «Электрическая железная дорога, устроенная фирмой „Гартман и К^о“, вместе с Ивановским** и Похвалинским элеваторами вчера осматривалась городскими техниками с целью окончательного приема ее городом... Дорога признана вполне исправной и выполненной во всем сходно с утвержденными планами, чертежами и сметами. Равным образом

* Здесь и далее все даты до 1918 г. даны по старому стилю.

** Первоначальное название Кремлевского элеватора, почти не встречающееся в другой документации.



Похвалинский элеватор. Открытка конца XIX в.

и фуникулеры (элеваторы) признаны вполне удовлетворительными».

Что же предстало взору нижегородцев и их многочисленных гостей в эти летние дни?

У здания электрического элеватора*... (трамвайная. — Н. С.) линия превращается в фуникулерную, т. е. идущую в гору под крутым углом, вероятно, не менее $30-35^\circ$. Если подняться на гору и взглянуть на полотно фуникулерной линии с мостика, перекинутого через овраг, по которому она проложена, то взору представится линия рельсов с разъездом посередине, а затем массивные колеса — блоки, идущие по ним металлические канаты и цепи. Изумленная толпа простонародья облепляет скаты оврага, теснится на мостике и дивится на зрелище, кажется, еще невиданное в России. Все видят, как сверху, из-под свода станции, стоящей на горе, медленно выползает, наполненный пассажирами, вагон странной формы, с какою-то распоркою внизу, как бы с кронштейном, приподнимающим его перед до уровня горизонта. Вагончик очень быстро, при бесшумном движении цепей и канатов** спускается к разъезду, на котором в то же время появляется встречный вагончик, поднявшийся снизу; потом они расходятся, один поднимается и входит под свод нагорной станции, другой спускается и исчезает под сводом подгорной... Взглянув в открытые двери электрической станции, можно сразу уяснить себе сущность подъемного механизма. Массивные шкивы с перекинутыми на них широчайшими, чуть не в аршин, ремнями, движут вал, а вал движет железный бесконечный канат, перекинутый через два вала один на горе вверху, другой у ее подножия... Сильный двигатель, который регулирует крайности, надо уравновесить солидным воротом, в подробности устройства которого мы не входим [14, с. 22].

Таким образом, элеваторы были выстроены по классической схеме: один рельсовый путь с разъездом посередине (у Кремлевского элеватора — перед нижним

* Речь идет о Похвалинском элеваторе.

** Здесь явное авторское преувеличение в целях рекламы.

порталом тоннеля) и два вагончика, движущиеся навстречу друг другу. Именно такой вид имеют почти все фуникулеры мира, включая и созданные позже на территории Российской Империи — СССР: в Одессе (1900–1970), Тбилиси (1905), Киеве (1905), Каунасе (1929 и 1933), Сочи (1934 и 1950 — последний почти всецело в тоннеле под территорией санатория им. Орджоникидзе), Баку (1960) и Владивостоке (1962) [15]. Принятая Гартманом для своей системы ширина колеи в 1000 мм также была унаследована всеми перечисленными выше транспортными сооружениями.

Дополнительную небезынтересную информацию о нижегородских элеваторах содержит детальный «Отчет по эксплуатации городского трамвая, элеваторов и электрического освещения в 1914 г.» [16], подготовленный в связи с переходом упомянутых предприятий из частного владения в муниципальную собственность*. В частности, сообщается, что пути обоих элеваторов были выполнены из обычных железнодорожных рельсов типа «Виньоль» массой 16 кг/погонный метр на кирпично-цементном основании, а оставленные в стыках температурные зазоры оказались настолько велики, что вызывали усиленный износ подвижного состава и «беспокойство господ пассажиров»; впоследствии зазоры пришлось заполнять обрезками старых рельсов до 1 дюйма (2,54 см) длиной. Вагоны — каждый из двух ступенчато расположенных «кают» по 12 сидячих мест — крепились к тяговому канату диаметром 1,125 дюйма. Обрыв и даже просто резкое ослабление каната автоматически приводили в действие экстренную тормозную систему, расположенные под вагонами колодки которой охватывали дополнительный третий рельс, уложенный посередине между двумя ходовыми. На конечных станциях вагон затормаживался вручную: сопровождавший его кондуктор изо всех сил манипулировал специальным маховиком. Впрочем, кондуктора правильнее было бы назвать проводником. Билеты приобретались пассажирами в стационарных кассах и проверялись затем контролером у вертушки-турникета на пути к перрону. Помимо кондукторов, кассиров и контролеров, в штат каждого элеватора входили сторожа, круглые сутки посменно наблюдавшие за чистотой и порядком, выполняя одновременно обязанности дворников и обходчиков пути. Существенный ремонт всего транспортного комплекса осуществлялся специалистами-трамвайщиками.

Наиболее любопытная подробность «Отчета...» 1914 г. заключается в том, что в 1896 г., на момент открытия элеваторов, этот вид нижегородского транспорта так и не получил электрический привод, несмотря на процитированное выше описание. «Странной формы распорка» внизу каждого из вагончиков несла на себе цистерну емкостью 250 ведер, заполнявшуюся водой перед отправлением с верхней станции и опорожнявшуюся затем по прибытии на нижнюю. Таким образом, верхний вагон, даже и при полном отсутствии пассажиров, неизменно оказывался гораздо тяжелее нижнего, и вся система приходила в действие, достаточно было лишь кондукторам — после взаимного обмена сигналами флагом или фонарем — отпустить ручные тормоза. Не стоит думать, что такое решение было принято Гартманом из соображений экономии: подачу воды на верхние станции обеспечивали входившие в комплекс элеваторов электрические насосы производительностью 3000 ведер в час с приводными двигателями мощностью по 20 л. с. и специальными «запасными бассейнами на нижних станциях» [16, с. 13–16]. Трансмиссионный привод этих насосов очевидцам иногда казался действующим непосредственно на вагоны, как это уже практиковалось в то время на многих популярных и среди русской публики альпийских курортах. Фуникулеры же с водяным противовесом по-

* Вышеперечисленные предприятия в 1898 г. Гартман передал «Русскому обществу электрических дорог и освещения».

явились в мире задолго до наступления эры электричества, используя паровые насосы или воду из естественных источников (см. [5]). Кстати, по мере увеличения спроса на перевозки Похвалинский элеватор был дополнительно оснащен паровым насосом, а респектабельный Кремлевский — электрическим, мощность и производительность которых были равны соответствующим параметрам продолжавших эксплуатироваться первоначальных электрических установок.

Применение на нижегородских элеваторах уже устаревшего для своей эпохи водяного противовеса еще раз подтверждается наиболее поздним из известных нам документов по данному вопросу: «Докладом Электрической комиссии о направлении новых линий трамвая» 1917 г. [17]. В вводной части, одновременно с уточнением даты заключения договора с Р. К. фон Гартманом на постройку всего транспортного комплекса — 16 мая 1895 г., — прямо говорится, что уже в 1897 г. Городская управа требовала расторгнуть договор вследствие: «а) отсутствия приспособлений к перевозке в вагонах трамвая и элеваторов грузов; б) непригодности движения элеваторов исключительно при помощи электрической тяги [4, с. 2]». Но по каким-то неясным причинам (взятки?! нежелательность для города длительных судебных разбирательств?! передача комплекса новому Обществу электрических дорог...?) дело не получило развития, так и оставив элеваторы сугубо пассажирскими с древним водяным противовесом. К тому же из цитируемой в «Докладе...» служебной переписки 1912 г. следует, что «установкой добавочных насосов и присоединением элеваторов к городским водопроводным линиям Общество считает перевозоспособность элеваторов вполне удовлетворяющей интересам публики» [4, с. 10]. На бумаге остаются и предусматривавшиеся договором 1895 г. «крытые переходы протяженностью до 3 саж.» между перронами элеваторов и ближайшими конечными пунктами трамвая [4, с. 23].

Первая мировая война, начавшаяся в самый разгар борьбы Нижнего Новгорода за муниципализацию трамвая, имела для города неоднозначные последствия. С одной стороны, «особенно сильно отразились мобилизационные наборы на составе бригады сборщиков и прислуги элеваторов, имеющих непосредственное соприкосновение с публикой; между тем последний отдел служащих требует всегда самого внимательного обучения, и на дисциплинирование их уходит продолжительное время» [16, с. 9]. Уже к 1917 г. средства городского транспорта «не находятся в исправном виде и требуют для приведения в исправность ремонта, замены и возобновления некоторых частей... У 4 вагонов-элеваторов следует произвести, кроме обычного текущего ремонта, подновление попорченной внутренней отделки, исправление дверей, рам, арматуры, наружную окраску и лакировку. Стоимость ремонта каждого вагона Комиссия определяет в 150 р.» [4, с. 21–22] — по тому времени немалая сумма.

Однако географическое положение Нижнего Новгорода на стыке важнейших коммуникаций России, вдали от театров военных действий, способствует и явному процветанию города, принимающего как эвакуируемые из угрожаемых западных регионов (например рижский завод «Этна»), так и создаваемые вновь крупные предприятия военно-промышленного комплекса. Соответственно изменяется и картина, как говорили тогда, «передвиженности» пассажиров, т. е. спроса на перевозки. Если в мирное время основными клиентами трамваев и элеваторов были сравнительно беззаботные приезжие с вокзалов и пристаней, то теперь удобная и надежная связь с верхней частью города требуется в первую очередь быстро растущему населению отдаленных заводских слободок, выравставших почти всецело на низменном левобережье Оки. Пересадки с трамвая на элеватор и далее опять на трамвай начинают отнимать чересчур много времени, да и сами подъемники все

чаще оказываются переполненными, что уже чревато самыми серьезными последствиями из-за обветшания всего транспортного комплекса. И город, располагая немалыми взносами в бюджет от новых предприятий, в самый канун революционного 1917 года берется за проектирование большого количества новых рельсовых магистралей.

Инженер московского трамвая А. Л. Линев, приглашенный местной Электрической комиссией в качестве консультанта, вскоре заявил, что «хотя существующие элеваторы и отвечают потребностям публики, тем не менее они представляют легко устранимые звенья, соединяющие электрическую сеть верхней части города с нижней, для чего стоит только воспользоваться существующими (безрельсовыми. — Н. С.) съездами, по которым и проложить трамвайные линии» [4, с. 5]. При этом, правда, обошли молчанием то обстоятельство, что рельсовая сеть верхней части (при суммарной протяженности одиночного пути в 3266 саж.) имела унаследованную со времен Гартмана ширину колеи 1000 мм, тогда как линия от волжских пристаней за Оку, в сторону ярмарки, Московского вокзала и новых промышленных районов (5 верст) с самого начала строилась по российским железнодорожным стандартам с колеей 1524 мм. Очевидно, Линев надеялся на оперативную перешивку верхней сети, как это было уже сделано в процессе муниципализации транспорта, завершившейся 8 октября 1914 г. [17], с нижним участком между элеваторами: в результате трамвай стандартной колеи с окского левобережья стали доходить до всех пристаней и самого подножия Кремля, а их пассажиры — избавились от дополнительной пересадки в вагончики узкой колеи.

Иного мнения придерживался инженер самарского трамвая П. А. Суткевич: «Несомненно, необходимо устроить не менее двух самостоятельных подъемов (для обычного трамвая. — Н. С.) и все-таки сохранить существующие элеваторы для разгрузки трамвайных подъемов в части наибольшего скопления пассажиров» [4, с. 85], тем более что Городская дума в целом признавала: «эксплуатация трамвая на съездах сопряжена со значительной опасностью, и уверенности, что других более удачных решений не существует, у нас нет» [4, с. 73]. П. А. Суткевич предложил также создать дополнительный элеватор в створе Троицкого переулка для связи нагорья с Нижним базаром либо, учитывая трудности военного периода, перенести на это место рельсы и оборудование Кремлевского элеватора после замены последнего новой трамвайной линией по Ивановскому или Зеленскому съездам.

Таким образом, в развернувшейся дискуссии о будущем нижегородского транспорта приняли участие многие видные специалисты того времени: управляющий Московскими городскими железными дорогами М. К. Поливанов, инженеры А. А. Боровой, Н. И. Гущин, М. К. Лупицкий, Е. Н. Ножевников, П. К. Пешекеров, А. Н. Растов, архитектор В. В. Шервуд и другие*. Местный житель М. П. Дмитриев предлагал вообще заменить рельсовый транспорт «автомобильными дилижансами», но, поскольку их мощность была тогда еще недостаточной для преодоления крутых подъемов, — соорудить также несколько специальных грузовых элеваторов [4, с. 99], фактически реализуя замысел 1895 г. А представители Министерства путей сообщения видели выход в тоннельном соединении подходов к городу по разным берегам Оки железных дорог на Казань и Москву. На этом участке, как писали городские газеты, предусматривалось несколько подземных станций с эскалаторами или лифтами. Проект заслужил одобрение ряда высокопоставленных военных чинов как обеспечивающий скрытое и безопасное передвижение войск из тыловых районов к линии фронта.

* См. городскую периодику конца 1916 — начала 1917 гг.

Начавшаяся в феврале 1917 г. череда суровых и длительных революционных потрясений не только приостановила выбор конкретного решения, но и всего за год привела к полному развалу даже существовавший нижегородский транспорт. Восстановить движение трамваев и элеваторов не удавалось вплоть до 1923 г. К этому времени в Нижний Новгород из Москвы был командирован один из активных участников прежней дискуссии — инженер Е. Н. Ножевников. Уже к 23 ноября того же года под его руководством была не просто введена в строй, но и «перешита» на стандартную колею рельсовая сеть нагорной части города. Одновременно заработали и оба элеватора, переданные после восстановления специалистами-трамвайщиками в аренду частным предпринимателям, как того требовала ленинская новая экономическая политика, а трамвайная линия за Оку открылась еще раньше — 23 августа [13, с. 18].

Невзирая на тяжелейший период, успешная перешивка верхней сети наконец позволила объединить все трамвайные линии в удобную систему беспересадочных маршрутов. Это произошло 6 ноября 1924 г. Новые пути были проложены по Зеленскому съезду всего за два с половиной осенних месяца, так как стройка была всенародной. Контракт с нэпманом, эксплуатировавшим соседний Кремлевский элеватор, был незамедлительно расторгнут в связи с общей эйфорией от «победных шагов социализма».

Однако крайне недостаточные вагонный парк и энерговооруженность нижегородского трамвая привели к катастрофической перегрузке обслуживавших Зеленский съезд поездов. В осенне-зимнюю пору, при частых штормовых ветрах и гололедице, вагоны сплошь и рядом преодолевали подъем лишь благодаря пассажирам, которые выходили и толкали их. Неудивительно, что к следующей зиме 1925–1926 гг. работа Кремлевского элеватора возобновилась при дополнительных рейсах трамваев по ровному пути от нижней станции в сторону Московского вокзала. Аналогичным образом решались и транспортные проблемы летней Нижегородской ярмарки 1926 г., многочисленным участникам которой приходилось часто навещать в Кремль с прилежавшими к нему кварталами, где располагались административные учреждения.

С 1925/26 хозяйственного года трамвайщики начали получать долгожданный новый подвижной состав. Депо для него оборудовали в Кремлевском манеже XIX в. Связанное с этим развитие путевой сети крайне затруднило и сделало небезопасным массовый доступ пассажиров к верхней станции элеватора, поэтому последний был-таки закрыт в конце 1928 г. [13, с. 19–20].

Тем временем, несмотря на быстро ухудшавшееся техническое состояние и отток большинства пассажиров на беспересадочные трамвайные маршруты, Похвалинский элеватор продолжал бесперебойно работать в частном секторе. Определенная прибыль была лишь летом за счет гостей, прибывавших в город на речных судах, которые швартовались неподалеку от нижней станции. В марте 1929 г. ветхие тормозные системы и канат привели к столкновению вагонов; устранение последствий аварии длилось больше месяца. К чести предприимчивого нэпмана, движение было восстановлено и продолжалось до октябрьских праздников 1933 г., когда город, получивший годом ранее имя А. М. Горького, наконец-то смог осуществить более чем 40-летней давности предложение А. Е. Струве: проложить трамвайную линию по соседнему Похвалинскому съезду, причем в качестве альтернативной трассы многие специалисты предлагали более пологий Сергиевский (Жандармский) овраг, несколько выше по течению Оки [18].

Было бы несправедливо утверждать, что бесславное (и почти не отмеченное общественностью) закрытие старейших российских фуникулеров являлось следстви-

ем одной лишь конкуренции со стороны трамвая. Последний, напротив, до сих пор остается сильно перегруженным, особенно в летнее время, когда многочисленные туристы с речных судов стремятся попасть в наиболее богатую разнообразными памятниками, торговыми и культурными учреждениями верхнюю часть города. Надо иметь в виду, что на рубеже 1920–1930-х гг. общая атмосфера в СССР быстро и драматично менялась отнюдь не в пользу «проклятых мелкобуржуазных частных», тогда как элеваторы требовали не только ремонта, а кардинальной реконструкции с соответствующими затратами. В результате Похвалинский элеватор был закрыт, а уцелевшее оборудование стали применять на «великих стройках пятилеток». А неплохо сохранившийся туннель под Кремлем в годы Великой Отечественной войны использовали как бомбоубежище [19].

Еще через два десятилетия местная администрация вознамерилась соорудить в Кремле (на месте кавалерийского манежа XIX в.) собственный дворец съездов, к которому должен был протянуться эскалатор в подземном тоннеле [20]. Первая же, сугубо эскизная, проработка этого «замысла коммунистической эпохи» показала необходимость временной разборки или какого-то «вывешивания» в воздухе 20-метрового прясла только что отреставрированной тогда крепостной стены одновременно с ведением проходческих работ на глубине до 10 м [21], что, конечно, намного превышало возможности даже третьего по величине города РСФСР. Впрочем, партийно-советских волюнтаристов удержали от катастрофического шага даже не столько масштабы возможных затрат, сколько неожиданно активизировавшиеся во многих местах нагорной части города оползневые явления. Благодаря такому «гневу природы» туннель и подпорные стенки Кремлевского элеватора не только избежали сноса, но даже были дополнительно укреплены, что позволило им сохраниться до настоящего времени. Тогда же окончательно был замурован и присыпан землей верхний портал тоннеля, дабы все сооружение не превратилось в гигантскую сточную трубу для дождевых и талых вод, так как дренажная система уже давно не функционировала.

Либерализация политической и экономической жизни СССР в ходе «перестройки» 1980-х гг. вызвала повышенный общественный интерес к истории дореволюционного периода и породила многочисленные неформальные движения различных социальных групп. В конце 1987 г. горьковские «неформалы» выступили с идеей восстановления прежнего Кремлевского элеватора как действующего аттракциона для туристов, способного оказать помощь современному городскому транспорту в разгар летней навигации [22]. Начинание получило поддержку местных средств массовой информации [23], упоминалось и в центральной газете «Труд» [24].

К сожалению, не оказалось единства среди сторонников возрождения нижегородской старины. Некоторые энтузиасты требовали «очистить Кремль от хлама индустриальной эпохи», включая не только уцелевшие фрагменты элеватора, но и боевую технику, установленную в память о Великой Отечественной войне...

Дальнейшее развитие событий было вскоре прервано общенациональным социально-экономическим кризисом начала 1990-х гг., не преодоленным, как известно, вплоть до настоящего времени. Сегодня, по заявлению нижегородского мэра И. П. Скларова, «многие жители напрочь не принимают некоторые новшества, например, реконструкцию железнодорожного вокзала, тот же фуникулер. Ненужные, мол, денежные затраты... Ругают, правда, меня за идею построить фуникулер. Но он будет. А деньги на строительство его я вкладываю не бюджетные, а коммерческих структур. Но не сейчас он будет, позже» [25]. Впрочем, на сей раз речь идет не о воссоздании исторического памятника, а о принципиально новом,

современном транспортном сооружении несколько в стороне от бывшего Похвалинского элеватора опять-таки для разгрузки трамвайных и автобусных маршрутов.

Конечно, не хочется терять надежду на воссоздание этих уникальных технических реликвий, тем более что аналогичный положительный опыт уже имеется за рубежом [26], а Нижний Новгород объективно может претендовать на роль транспортного музея-заповедника общенациональных масштабов [см. 27].

Литература

1. Репин И. Е. Далекое близкое. М., 1964.
2. Советский энциклопедический словарь. М., 1987.
3. Аафонов С. Л. Горький, Балахна, Макарьев. М., 1987.
4. Доклад Электрической комиссии о направлении новых линий трамвая. Нижний Новгород, 1917.
5. Hefti W. Schienenseilbahnen in aller Welt... Basel—Stuttgart, 1975.
6. Проект сооружения в Нижнем Новгороде конножелезных дорог и подъемных машин // Нижегородские губернские ведомости. 1890. № 27.
7. Woodman H. G. The Cable Car in America. Berkeley, California, 1971.
8. Железная дорога с подземным проволочным приводным канатом по способу г-на Чачкова. СПб., 1882.
9. Англо-русский словарь / Сост. Мюллер В. К. М., 1946.
10. Килевейн Р. Записка об устройстве конножелезных дорог в гор. Нижнем Новгороде. Нижний Новгород, 1892.
11. Бейкул С. П., Брамский К. А. Киевский трамвай. К столетию со дня пуска в эксплуатацию. Киев, 1992.
12. Положение о Всероссийской промышленной и художественной выставке 1896 г. в Нижнем Новгороде // Всероссийская художественно-промышленная выставка в Нижнем Новгороде. СПб., 1896.
13. Боброва Н. П., Косой Ю. М. На городских маршрутах. Горький, 1971.
14. Выставка издали — Пути на нее... // Всероссийская художественно-промышленная выставка в Нижнем Новгороде. СПб., 1896.
15. Крогиус В. Р. Использование специального подъемного транспорта в больших городах со сложным рельефом // Обзоры по проблемам больших городов. М., 1975. № 26.
16. Отчет по эксплуатации городского трамвая, элеваторов и электрического освещения в 1914 г. Нижний Новгород, 1915.
17. Нижегородский листок. 1914. 9 октября.
18. Тархов С. А. Фуникулеры: их история и география // Ленинградские магистрали. 1984. 17 февраля.
19. Рудольфи Г. Нижегородские «элеваторы» // Наука и жизнь. 1986. № 7.
20. Воронков В. В. Рассказ о генеральном плане. Горький, 1971.
21. Абрамов Е. Фуникулер: памятник «на приколе» // Горьковский рабочий. 1988. 15 августа.
22. Загвоздина С. Кремлевский элеватор // Ленинская смена. Горький. 1987. 29 ноября.
23. Костенко В. Прокатиться по фуникулеру? // На городских маршрутах. 1988. 22 апреля.
24. Абрамов Е. Первый фуникулер России // Труд. 1988. 17 июля.
25. Касьянова О. Сляров Лужкову не завидует, но хочет, чтобы Нижний был третьей столицей // Нижегородская правда. 1996. 28 июня.
26. Price J. H. The Funicular Revival // Light Rail and Modern Tramway. Vol. 56. № 664.
27. Семенов Н. М. Перспективы создания в Нижнем Новгороде комплексного музея-заповедника «Транспорт России» // Памятники истории и культуры Верхнего Поволжья. Нижний Новгород, 1992.