

# 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

## ВЕК ТРАМВАЯ НАШУТИЛ

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

Размещение города на пересечении важных транспортных связей, сначала водных, а с 1862 года — и железнодорожных, способствовало не только быстрому росту торговли, но и развитию обрабатывающей промышленности, предприятий. Возводились корпуса речного, коммерческого, технического училищ, строились здания банков, гостиниц, городского театра и окружного суда.

За четыре десятилетия население города выросло более чем в три раза. Городу становилось тесно в старых границах. По новому генеральному плану, утвержденному в 1881 году, строительство жилых кварталов вышло за Наполно-Монастырскую улицу (ныне ул. Белинского) от острога до Пушкинского сада. В конце Большой Покровской формировалась новая площадь (будущая площадь Лядова), начинала вырисовываться застройка вдоль Московского и Казанского трактов.

Бурное промышленное развитие России во второй половине XIX изменило



## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

размеренный патриархальный быт старого купеческого города. Заводы и фабрики концентрировали рабочую силу, население ближней округи уже не могло обеспечить развивающееся производство. Город впервые столкнулся с транспортной проблемой, но пути решения данной проблемы были хорошо известны специалистам.

В 1847 году в Москве появились «линейки». Название свое они получили потому, что все эти конные экипажи двигались по определенным линиям. В том же году в Петербурге открылось движение омнибусов: тяжелых сорокаместных карет, запряженных четверкой лошадей. Омнибусы тоже работали на заранее определенных направлениях. Это были самые настоящие маршруты.

Следующий шаг был сделан в 1852 году, когда французский инженер Луба запатентовал «конно-железную дорогу». Простота ее устройства, надежность в эксплуатации, доступность, традиционность использования «живой тяги» обеспечили новинке быстрое и широкое распространение. Полюбилась «конно-железная» и в городах Российской империи. К концу столетия, в 1895 году, конка перевозила пассажиров, по меньшей мере, в двух десятках городов.

Первое упоминание о конке в истории российского транспорта связано с Нижним Новгородом.



Омнибус

