

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

1896 год. Нижегородский трамвай строится. Три разные линии. Три независимых подрядчика.

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..»

«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...»

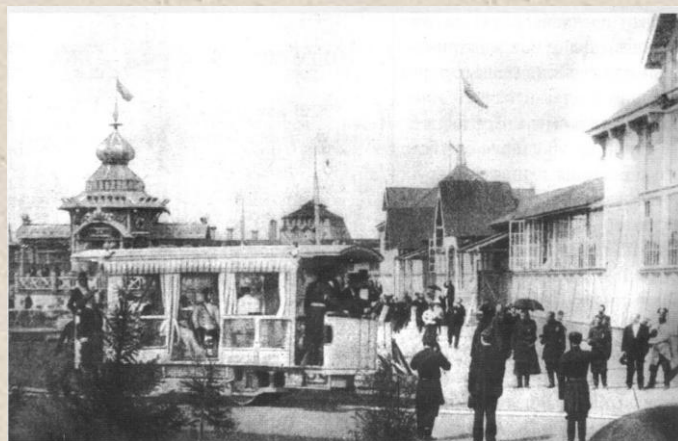
В мае 1896 года характер информации изменился:

«Разрешение на открытие движения электрических вагонов Сименса и Гальске..последовало вчера... Открытие движения по дороге господин фон Гартман предполагает около 1 июня....»

Движение электрической дороги Победова на территории выставки начнется не ранее как в воскресенье 8 июня».

Репортер «Волгоя» ошибся всего лишь на один день. Круговая электрическая железная дорога на территории Всероссийской выставки приняла пассажиров 9 июня 1896 года (21 июня по новому стилю).

Линия выставочного трамвая была однопутной, имела узкую колею (750мм) 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 вагон был переоборудован на Сормовском заводе и предназначен специально для царя и его свиты. Николай II действительно дважды совершал поездку по выставке на трамвае.



Царь Николай II –пассажир выставочного трамвая

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Трассу трамвая проложили таким образом, что остановки, а всего их десять, можно было устроить в непосредственной близости почти от каждого из ста семидесяти двух павильонов. Плата за такую круговую поездку взималась в размере пяти копеек, в вечерние часы она повышалась до десяти.

Одновременно, 9 (21) июня 1896 года, началась временная эксплуатация линии, построенная в соответствии с «Основным трамвайным договором» компанией фон Гартмана. Временная эксплуатация затянулась довольно надолго. После пуска 9 июня 1896 года на несколько дней был остановлен кремлевский элеватор. Похвалинский работал в пробном режиме, и только 10 июля было назначено их официальное освидетельствование. 18 июня министр внутренних дел утвердил техническую документацию на весь комплекс сооружений. Эксплуатационники завершили приемку линии и ее обустройство лишь в августе.

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».



№ 28. Н-Новгород. В Кремль. Собор Св. Мих. Арханг., современ. основанію города (1222 г.). Перестроенъ на современ. видъ въ 1624 г., въ немъ ик. Мих. Арханг. XI ст. Аракчеев. кадет. корпусъ, перевед. изъ Новгорода въ 1868 г.

«Эрликон» на территории Нижегородского кремля



Трамвай готов к отправлению от нижней станции Кремлевского фуникулера



Вагоновожатые и кондукторы дореволюционного нижегородского трамвая»