

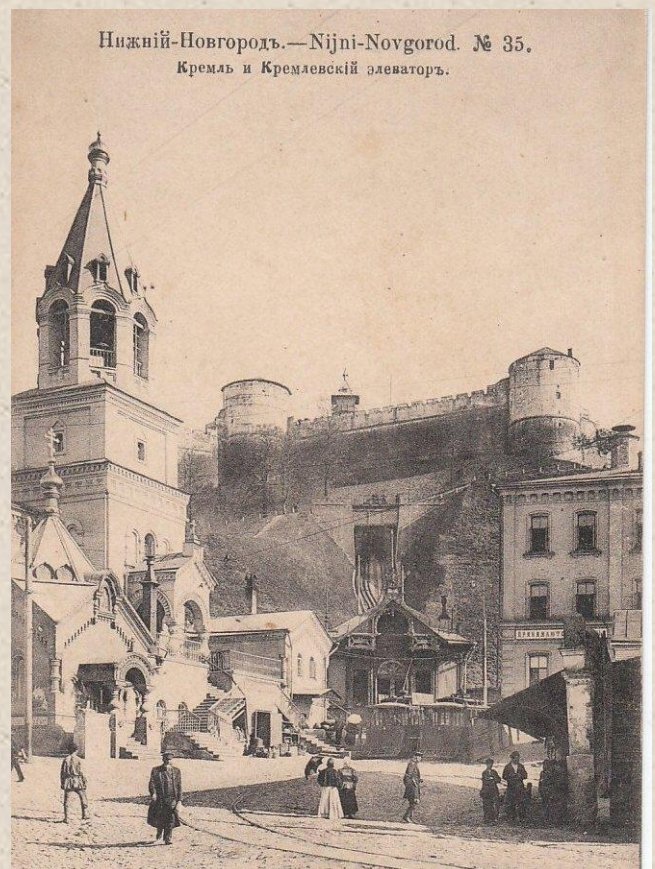
120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Нижне-Базарная улица начиналась на площади у плашкоутного моста, проходила вдоль Нижнего базара по Рождественской улице до подножия кремлевской горы за церковь Иоанна Предтечи, что близ ночлежного дома Бугрова. Затем пассажиру трамвая предстояла пересадка на элеватор, который по проложенному под землей тоннелю длиной 31,5 метра поднимал его в кремль на территорию Мининского сада вблизи манежа. Над трассой элеватора был возведен пешеходный мост, металлический на каменных опорах. В Мининском саду - снова пересадка на трамвай. Его верхняя линия мимо здания кремля выходила на Благовещенскую площадь, затем по Большой и Малой Покровкам трамвай двигался до Похвалинского съезда. От съезда - резкий поворот на Похвалинскую улицу к Смирновскому саду и гостинице «Восточный базар». А там опять с помощью другого, Похвалинского элеватора, - вниз, к плашкоутному мосту и центральной электрической станции на нижней террасе Благовещенской площади. Трасса Похвалинского элеватора пересекала пешеходные дорожки, для которых над ней был сооружен переходный мостик. Кроме того, была предусмотрена и мостовая развязка при пересечении элеватора и поезда.

Элеваторы работали в маятниковом режиме. Два одинаковых вагона, соединенные стальным канатом,



Общий вид Мининского сада



Кремль и Кремлевский элеватор



Нижний базар

120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

были оборудованы специальными емкостями для воды. В вагоне, находившемся в верхней точке системы, такая емкость с помощью насоса заполнялась водой из находившегося в нижней части колодца. Колодец же заполнялся водой из емкости спустившегося вниз второго вагона. Разница в массе вагонов определяла дополнительную силу тяжести, которая и заставляла вагоны поочередно меняться местами. Вагоны двигались по двум ходовым рельсам, между которыми расположен третий рельс, имевший зубчатый профиль. С третьим рельсом взаимодействовали соответствующие зубчатые колеса, регулирующие скорость движения вагонов и, при необходимости, обеспечивающие их торможение. Кроме того, каждый вагон снабжался ручным тормозом, действующим непосредственно на ходовые колеса.

Нижегородские фуникулеры работали достаточно долго. Кремлевский окончательно был закрыт в 1928 году, годом позже прекратил работы Похвалинский.

Обе линии транспорта были однопутными. На верхней линии длиной три с половиной версты располагалось восемь разъездов, на нижней (одна с четвертью версты) — четыре разъезда для регулирования встречного движения.



Электрическая станция, г. Нижний Новгород



Ул. Большая Покровская г. Н.Новгород



Вид на электрическую станцию и Восточный базар, г. Нижний Новгород