

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Пути верхней и нижней линий имели узкую колею шириной 1000 мм.

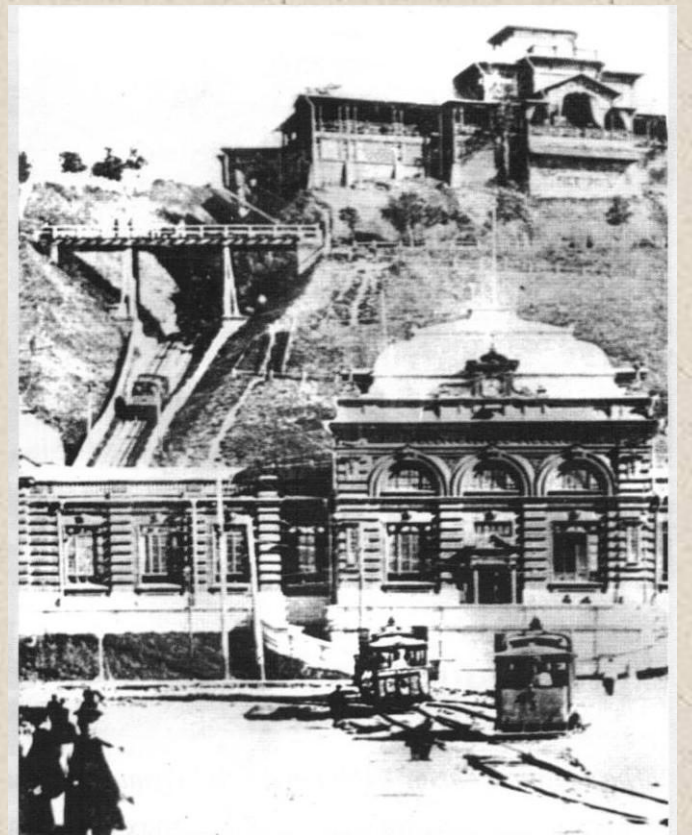
Единственной широколинейной в то время была построенная фирмой «Сименс и Гальске» линия трамвая в Канавине. Строилась она как временная с единственной целью: соединить Всероссийскую торгово-промышленную и художественную выставку с вокзалом, ярмаркой и нижней частью города. Однако, жизнь и на этот раз внесла свои коррективы: временная линия эксплуатировалась многие годы. Правда, после закрытия выставки 15 (27) октября 1896 года движение трамваев по выставочной электродороге Сименса и Гальске (её так называли в газетах того времени) окончательно прекратилось, началась разборка пути и контактной сети. Но уже в следующем году канавинский трамвай возродился.

Начинаясь непосредственно от главного входа выставки, линия «Сименс и Гальске» проходила по Напольно-Вокзальной улице, мимо железнодорожного вокзала, и по Александро-Невской улице вдоль ярмарки до плашкоутного моста.

До 1817 года – года перевода Макарьевской ярмарки в Нижний Новгород – связь города с Канавинской Слободой осуществлялась обычной речной переправой. Лишь в 1817 году был устроен простейший наплавной мост, через несколько лет замененный плашкоутным. Он служил городу достаточно долго. Однако, по мере развития города, назревал вопрос его реконструкции. Эта реконструкция, а точнее, сооружение нового плашкоутного моста, и осуществилась в 1895-96 гг.



Выходя из Кремля,  
вагоны поворачивали на Большую Покровскую



Разъезд на площади перед плашкоутным мостом.  
На заднем плане - Похвалинская электростанция и  
Похвалинский фуникулер

Но к открытию выставки и пуску трамвайного движения новый плашкоутный мост через Оку не был готов. 29 мая по мосту началось гужевое движение. Трамваи пошли через Оку лишь 16 июня 1896 года. Теперь можно было доехать до Нижне-Базарной площади и пересечь либо на похвалинский элеватор, либо на вагоны Нижне-Базарной линии.

Первоначально линия продолжалась по берегу Оки до Софроновской площади (теперь площадь Маркина). Однако в конце мая городские власти обязали фирму Сименса убрать все сооружения электрической дороги от моста до Софроновской площади в интересах благоустройства.

Сама канавинская линия была однопутной с девятью разъездами. Вагоны для нее были изготовлены Путиловским заводом по чертежам Сименса в двух вариантах: закрытые моторные и открытые прицепные, которые использовались только в период работы ярмарки.

Проезд в трамвае стоил 10 копеек независимо от класса вагона (закрытый или открытый). Водители и кондукторы имели особую форму: «...сюртук военного покроя из синего сукна с желтыми кантами, такие же шаровары и круглая шапочка».

Движение по заречной линии было открыто 8 (20) мая 1986 года. Именно это день и должен считаться днем рождения нижегородского – и, стало быть, российского трамвая.

В первые дни регулярной эксплуатации заречной линии пассажиров было сравнительно немного.

Горожане попросту побаивались непривычного безлошадного транспорта. Но уже в конце мая пришлось ввести в работу прицепные вагоны. А в день открытия линии от желающих прокатиться не было отбоя. Хроникер «Нижегородского листка» 24 июля сообщал: «Электрические дороги Гартмана и Сименса-Гальске вчера далеко не удовлетворяли спроса на места в вагонах. Для того чтобы попасть в вагон, приходилось ждать на конечных пунктах... по 15-20 минут... Давка и толкотня была страшная. Полиции стоило большого труда удерживать публику, бросавшуюся в вагон до остановки последнего».

Презвога за безопасность движения имела определенные основания. Первые дни пробного движения на линии Сименса-Гальске открыли печальный счет. Около паромных пристаней на берегу Оки под вагон попал человек, неосторожно переходивший через пути. Травма была смертельной.

А 13 июня были зарегистрированы первые сходы с рельсов. Увы, знакомую нам и сегодня ситуацию описывает «Волгарь»: «Вчерашний ливень дал маленький урок... Вагонам впервые пришлось ходить по рельсам, залитым водой. Громадные ручьи, лившиеся с гор, несли с собой мусор, рельсы на некоторых местах засорились, а камни преграждали путь». Трамваи в этот день сходили с рельсов у Рождественской церкви, на Большой Повкроевской, близ Похвалинского съезда.