

Появились жалобы на работу трамвая и его персонала. Вот строчки из местной хроники: «На электростанции произошла какая-то поломка, вследствие чего электроток был прерван и все вагоны по всей линии сразу остановились. Публика долго сидела в вагонах, с тоской поглядывая вперед... После почти получасового ожидания кондуктора, получившие соответствующие инструкции, объявили, что вагоны пойдут ближе, как через час-полтора, и выдали обратно полученные за билеты деньги».

«Нас просят обратить внимание на большое число случаев падения при выходе пассажиров из вагонов электрической железной дороги. Падение происходит оттого, что кондуктора в большинстве случаев отказываются остановить вагон по просьбе пассажиров, когда они желают выйти, а обыкновенно приглашают их проехать до следующего разъезда.... Иному пассажиру не хочется ехать дальше и он прыгает с вагона на полном ходу. А большинство проезжей публики незнакомо с теми последствиями, которыми может сопровождаться прыжок с вагона... Администрации железной дороги не мешало бы внушить кондукторам, чтобы они останавливали каждый раз вагоны по просьбе пассажиров, или не допускали неопытных прыгать из вагона на ходу».

«Недовольство публики возбудил кондуктор, который, несмотря на

заявления нескольких женщин, отказался закрыть окна, раскрытые на обеих сторонах вагона. Пассажиры требовали дать им книгу для заявлений недовольства, которая имеется в особом ящике в каждом вагоне, но кондуктор заявил, что у него нет ключей от ящика».

Газеты уделяли много внимания и ходу строительства трамвайных линий в Нижнем Новгороде, и особенностям его работы. Интересно отметить, что в числе активных авторов, чье внимание привлекла «трамвайная» тематика, был Алексей Максимович Горький. Особенно часто – в дни работы Всероссийской выставки еженедельно – его репортерские заметки и фельетоны появлялись в «Нижегородском листке». Подписывал автор их по-разному: «Плакатус», «Некто Х», «М. Горький».

Вот так начинается один из его фельетонов, опубликованный 8 июня 1896 года: «Электричество на русской почве является каким-то особенным, «электричеством по-русски», так сказать. У одного предпринимателя оно преждевременно возжигается и несвоевременно угасает, у другого стремиться с рельс в луга и горы».

Г. Гартман все еще не может поехать, г. Победов все еще пробует поехать, а Сименс и Гальске едет и ежедневно заезжает «не туда»....

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Писал о нижегородском трамвае Алексей Максимович и в «Одесских новостях», куда был приглашен в качестве специального корреспондента на Всероссийской выставке. Его одесские публикации были подписаны «А.П.-в».

Надо признать, что восемь с небольшим верст трамвайного пути для города, население которого, по данным переписи 1897 года, приближалось к ста тысячам жителей, конечно же, не могли полностью удовлетворить потребность в поездках. Это становилось очевидным, тем более что линии обслуживали в основном городской центр, и многие улицы, не говоря уже о фабричных пригородах, таких как Молитовка, Гордеевка, Сормово, оставались без трамвая. Московский инженер А.А. Линев писал в своем заключении о работе нижегородского трамвая: «Существующая трамвайная сеть слишком мала, проходит только по казовым улицам города и может служить скорее для приятной прогулки по городу, чем для действительного удовлетворения его потребностей. Для того, чтобы удовлетворить потребности города в дешевых путях сообщения, нужно утроить или учетверить длину существующих линий». Однако, не смотря на сообщения в печати о предстоящем строительстве новых трамвайных линий трамвая по Варварской и Полевой улицам, концессионеры вынашивали другие планы. В конце 1896 года фон Гартман



Однопутная линия узколинейного трамвая. «Эрликон» в движении. На заднем плане - церковь Николая Верхнепосадского



Городской театр. Слева - доходный дом Чеснокова-Кудряшова. На переднем плане слева - «Эрликон», справа - конкуренты ждут пассажиров

передал свои права «Русскому обществу электрических дорог и электрического освещения», обязавшись в 1897 году продолжить свою линию до железнодорожного вокзала. С этой целью Гартман приобрел у фирмы «Сименс и Гальске» подвижной состав, контактный провод и рельсы от разобранной линии.

**Для справки:** казовые (устар.) - выставленные напоказ, для рекламы