

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

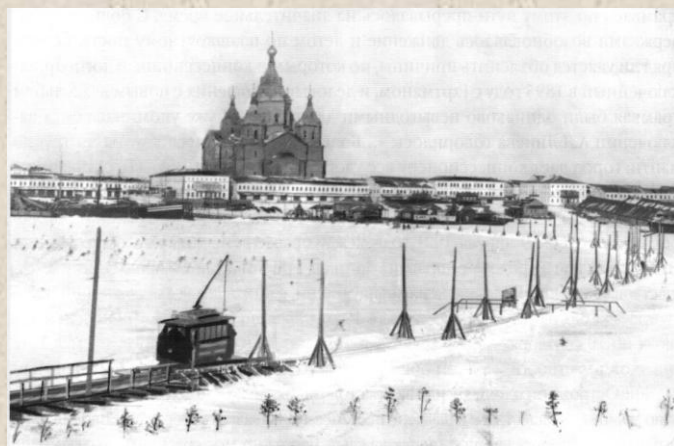
В 1897-1898 годах «Русское общество электрических дорог и электрического освещения» стало монопольным владельцем нижегородских трамвайных линий. В 1899 году общество впервые обеспечило связь города с вокзалом зимой, построив трамвайный путь по окскому льду (в лед вмораживались бревна, по которым и прокладывалось верхнее строение пути).

Естественно, движение трамваев по этому пути прерывалось на значительное время. Летом движение возобновлялось по плашкоутному мосту.

Сейчас вряд ли удастся объяснить причины, по которым и концессионный договор, заключенный в 1895 году с Гартманом, и деловые отношения с новым владельцем трамвая были одинаково невыгодными для города.

В заключении московского инженера А.А. Линева говорилось: «...Более одностороннего контракта трудно найти: город дает концессионеру все удобства, чтобы устроить выгодное предприятие, и взамен не получает равно ничего».

9 апреля 1901 года в «Дополнительном городском трамвайном договоре» между правлением «Русского общества...» и Нижегородской городской управой были закреплены следующие положения: продление уже существующих линий, порядок их эксплуатации.



В 1899 году «Русское общество электрических дорог и электрического освещения» построило трамвайную линию по льду Оки



В 1901 году трамвай пришел на Острожную площадь.  
Снимок 1904 года.



Ниже-Базарная линия проходила по Рождественской улице. В центре видна колокольня XVII века, рядом – Козьмодемьянская церковь (XIX в., арх. А.В.Даль)

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

*В этом договоре вводилась единая для всех линий оплата проезда без разделения кассы с 10 сентября по 1 июля по три копейки, с 1 июля по 10 сентября – по пять копеек.*

*Вводилось и ограниченное пересадочное право: каждый пассажир мог совершить только одну пересадку с одной магистрали на другую, следуя в любом направлении. Сквозной проезд от Канавино на правый берег Оки оплачивался по двойному тарифу.*

*В том же 1901 году была открыта новая Похвалинско-Острожная линия трамвая. Она проходила от Острожной площади (площадь Свободы) по Полевой улице и далее через Ново-Базарную площадь (площадь Горького) и Большую Покровскую, включалась старую Верхне-Базарную линию (Малая Покровская - Шелячья улица - Вознесенский переулок - Похвалинская улица).*

*Открылось движение еще по одной линии Кремлевско-Монастырской. Ее составили ранее существовавшие пути Верне - Базарной (от Кремля по Большой Покровской) и часть путей Похвалинско - Острожной (Ново-Базарная площадь и Полевая улица), от Большой Ямской (Краснофлотской) до Крестовоздвиженского монастыря, располагавшегося в районе современной площади Лядова.*



*Конечная остановка Нижне-Базарной линии у церкви Иоанна Предтечи. Вид сверху.*



*Ново-Базарная площадь.  
Здесь встретились две линии:  
Похвалинско-Острожная (1901 г.)  
и Кремлевско-Монастырская (1902 г.)*