

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

Много сделал для утверждения электрического трамвая в качестве основного городского пассажирского транспорта американский инженер Френк Дж. Спренг. С его именем связаны и создание тележки, объединившей в едином блоке двигатель и колесную пару (1886 г.), и штанговый токоприемник (1888 г.).



Нижний Новгород. Конец XIX века.

2-го июня (14-го по новому стилю) 1892 года открылось пассажирское движение по первой киевской линии Подол-Крещатик. Этот факт имел определяющее значение и для судьбы будущего нижегородского трамвая. Александровский (теперь Владимирский) спуск в Киеве был одной из самых крутых улиц в городе. Попытки преодолеть такие уклоны с помощью конки, увы, разочаровали ее многочисленных поклонников. Порой и шести «лошадиными силами», впрягавшимся в вагон конки, не удавалась взять такую гору.



Александровский спуск г. Киев

10 мая 1893 года комиссия, специально образованная для рассмотрения записки архитектора Роберта Яковлевича Килевейна об устройстве электрической железной дороги, предложила объявить открытый конкурс: «соревнование для выработки наивыгоднейших для города условий»,



Нижний Новгород

## 120 ЛЕТ НИЖЕГОРОДСКОМУ ТРАМВАЮ

а также учесть опыт городов, уже имеющих электрический трамвай.

Ровно через полгода Нижегородский распорядительный комитет Всероссийской торгово-промышленной и художественной выставки (именно с ее открытием связывалось строительство трамвая) утвердил предварительную схему трамвайных линий на основе предложений фирмы «Герле и Килевейн», а также барона Штенгеля.

Неожиданно возник еще один своеобразный взгляд на перспективу сооружения трамвая. Нижегородский полицмейстер Сементовский-Курило заявил: «Устройство электрических железных дорог в городе нельзя допустить по тем причинам, что лошади могут пугаться, последствием чего при сравнительно небольшой ширине улиц могут быть несчастья с людьми». Но городской голова барон Д.Н. Дельвиц представил комиссии письмо своего киевского коллеги: опыт двух лет эксплуатации трамвая в Киеве убедительно доказал преимущества электрической тяги.

23 марта 1894 года городская дума постановила «Устройство электрической железной дороги от Благовещенской площади Ивановским съездом, Рождественской улицей через плашкоутный мост на ярмарку сдать фирме «Сименс и Гальске» концессионным способом при сроке концессии в 7 лет с окончания



Плашкоутный мост на ярмарку



Д. Н. Дельвиц

Дельвиц Дмитрий Николаевич  
(15(27) мая 1847 – 24 мая (06 июня) 1916)  
барон, городской голова

Всероссийской выставке 1896 года при условии открытия движения по этой линии непременно 1 мая 1896 года».

Однако официальный контракт не подписывался. Еще три месяца ушло на уточнения и согласования. А 21 июня 1894 года барон Д.Н. Дельвиц получил телеграмму из Москвы, в которой Сименс окончательно отказывался от заключения контракта.