|  |  |
| --- | --- |
| ТРАНСПОРТ в России |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [**Список тем**](http://forum.tr.ru/list.php?3)•[**Новая тема**](http://forum.tr.ru/posting.php?3)•[**Поиск**](http://forum.tr.ru/search.php?3)•[**Правила**](http://forum.tr.ru/rules.php)•[**Войти**](http://forum.tr.ru/login.php?3) | **Темы:** [**<<**](http://forum.tr.ru/read.php?3,1089670583,newer)•[**>>**](http://forum.tr.ru/read.php?3,1089670583,older) |                               |

Страницы:  **1**[2](http://forum.tr.ru/read.php?3,140289,page=2)[Все](http://forum.tr.ru/read.php?3,140289,page=all)[>>](http://forum.tr.ru/read.php?3,140289,page=2)Страница: 1 из 2**Правда ли, что минский троллейбусный парк был по численности третьим в СССР ? Верно ли, что парк МТБ-82 в Харькове был третьим в СССР и первым в Украине ?****Владимир**  03.07.2004 20:22Правда ли, что минский троллейбусный парк был по численности третьим в СССР ? Верно ли, что парк МТБ-82 в Харькове был крупнейшим в Украине ( Киев же выпускал свои троллейбусы ) ?[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140289)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140289,quote=1)**Москва, Минск, Ленинград.****Алексей Колин**  04.07.2004 01:51Владимир писал(а):> Правда ли, что минский троллейбусный парк был по численности> третьим в СССР ? Наверное, даже вторым.На 1991 и 2003 года чиленность (примерно) соответственно составляла: в Москве было около 2500 и 1600;в Минске около 1200 и 1000;в Ленинграде 1000 и 600,Где-то рядом ещё был Киев, но сейчас он точно на четвёртом месте.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140336)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140336,quote=1)**Киев был третьим (+)**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  04.07.2004 02:40До 1988 года Киев был тогда явно третьим. Ибо численность машин была около 1100. Падение пошло с началом интервенции сочлененок и сокращениями маршрутов до метро. И сразу резкое. В 1994 троллейбусов было уже около 700. Сейчас - около 400 с очень небольшим. Не думаю, что 4 место. В Харькове очевидно больше! Или в Днепропетровске. А скорее в Риге![Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140341)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140341,quote=1)**Re: Киев был третьим (+)****Владимир**  04.07.2004 03:57Спасибо,Алексей и Зигфрид, но было бы интересно услышать Ваше мнение о количественном парке троллейбусов именно МТБ-82.Этот тип троллейбуса эксплуатировался как минимум в трёх десятках городов СССР,Болгарии и Венгрии. Согласитесь на рубеже 40-50 гг. о существовании крупной троллейбусной сети в Минске не могло быть и речи. Следовательно наиболее значительные по количеству машин (именно этого типа) были города Москва, Ленинград, Киев, Харьков. В ходе прошлых обсуждений на форуме я уяснил интереснейший факт о производстве троллейбусов в Киеве. Значит ли это, что остродефицитная ( по тем временам ) продукция тушинского и энгельсовского заводов поставлялась в столицу Украины с учётом этого фактора ? Не мне Вам объяснять, что троллейбусы в те годы не продавались, а распределялись по т.н. фондам, лимитам, разнарядкам, прежде всего, в крупнейшие промышленные центры страны. И если Киев призводил троллейбусы собственной оригинальной модели ,то по логике и законам экономики социализма Госплан СССР никогда бы не допустил перебора выделенных по итогам, скажем, квартала, года, пятилетки рессурсов. А если так, то количество поставляемых в Киев МТБ-82 могло быть по этой причине ограниченым и в количественном отношении меньшим, чем, например, в Харьков не имевшем собственной производственный базы по выпуску троллейбусов. Мы никогда не проводили строгих подсчётов по парку МТБ-82, но некоторые косвенные признаки указывают на то, что после Москвы и Ленинграда третьим крупнейшим в СССР держателем парка МТБ-82 мог быть, как ни странно, Харьков.Вот если бы удалось опровергнуть ( или доказать ), разумеется, с цифрами и примерами верность ( или неверность ) этих расчётов.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140347)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140347,quote=1)**Ой, сорри, МТБ!**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  05.07.2004 11:46> Спасибо,Алексей и Зигфрид, но было бы интересно услышать Ваше> мнение о количественном парке троллейбусов именно МТБ-82.Этот> тип троллейбуса эксплуатировался как минимум в трёх десятках> городов СССР,Болгарии и Венгрии. Согласитесь на рубеже 40-50> гг. о существовании крупной троллейбусной сети в Минске не> могло быть и речи. Следовательно наиболее значительные по> количеству машин (именно этого типа) были города Москва,> Ленинград, Киев, Харьков.Не Харьков точно - там бум троллейбусный попозже начался. Думаю, третьим был тоже Киев - 250 машин, при чем из них больше половины Тушинских :-)> В ходе прошлых обсуждений на форуме > я уяснил интереснейший факт о производстве троллейбусов в> Киеве. Значит ли это, что остродефицитная ( по тем временам )> продукция тушинского и энгельсовского заводов поставлялась в> столицу Украины с учётом этого фактора ? Не мне Вам объяснять,> что троллейбусы в те годы не продавались, а распределялись по> т.н. фондам, лимитам, разнарядкам, прежде всего, в крупнейшие> промышленные центры страны. И если Киев призводил троллейбусы> собственной оригинальной модели ,то по логике и законам> экономики социализма Госплан СССР никогда бы не допустил > перебора выделенных по итогам, скажем, квартала, года,> пятилетки рессурсов. А если так, то количество поставляемых в> Киев МТБ-82 могло быть по этой причине ограниченым и в> количественном отношении меньшим, чем, например, в Харьков не> имевшем собственной производственный базы по выпуску> троллейбусов.Все ПРАВДА, но немного проще. Киев начал делать тролелйбусы только в 1958 году, и то - лишь собирать ТБЭС и МТБЭС (последние назывались Киев-1) и сделано было их всего пара десятков за два года для Киева. Серийное производство новой модели Киев-2 на мазе МТБ началось только в 1960 году. В том же 1960 Киев открыл очень много новых маршрутов после очень длительного затишья (чем объясняются очень малые поставки энгельсских МТБ в 50е) и, мало того, что все выпущенные Киев-2 остались в Киеве, так еще и энгельсских МТБ было куплено целых 24 штуки - гораздо больше, чем в лубом другом году! И только с 1961 года поставки Киев-2 пошли также и в другие города, но это уже влияло на поставки в Украину ЗиУ-5, но никак не МТБ. Тогда и троллейбусный бум начался.А насчет того, как выпускаемые киевские машины влияли на поставки МТБ, то тут счет идет на единицы... К примеру, 1957 год - поставлено 8 МТБ, а 1958 - 5 ВСХВ и 3 МТБ. Могу ошибаться с цифрами но порядок, думаю, ясен :-)Мы никогда не проводили строгих подсчётов по> парку МТБ-82, но некоторые косвенные признаки указывают на то,> что после Москвы и Ленинграда третьим крупнейшим в СССР> держателем парка МТБ-82 мог быть, как ни странно, Харьков.> Вот если бы удалось опровергнуть ( или доказать ), разумеется,> с цифрами и примерами верность ( или неверность ) этих> расчётов.Не берусь утверждать, но не похоже. Тем более, что Харьков первым на Украине начал получать ЗиУ-5 (еще с 1959 года) и предпоследним списал свои ЯТБ (1961).[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140570)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140570,quote=1)**Re: Ой, сорри, МТБ!****Petr**  05.07.2004 20:16Зигфрид писал(а):> Не берусь утверждать, но не похоже. Тем более, что Харьков> первым на Украине начал получать ЗиУ-5 (еще с 1959 года) и> предпоследним списал свои ЯТБ (1961).Как деревянные троллейбусы могли пережить войну и оккупацию? При "прочих равных" ни одного троллейбуса образца 1943г. из Кёниксберга - Калининграда по-моему никто после окончания военных действий не зафиксировал... Или ЯТБ появилисьь в Харькове уже после войны?[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140772)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,140772,quote=1)**ЯТБ!**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  06.07.2004 18:54> Как деревянные троллейбусы могли пережить войну и оккупацию?Точно так же как и деревянные трамваи! :-) > При "прочих равных" ни одного троллейбуса образца 1943г. из> Кёниксберга - Калининграда по-моему никто после окончания> военных действий не зафиксировал... Или ЯТБ появилисьь в> Харькове уже после войны?Нет, остались довоенные. Войну пережили 19 из 27 машин, плюс две ЯТБ-4А притащили в 44 году откуда-то (из Алматы?). Короче, списывать их начали только в 54 году[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141054)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141054,quote=1)**Re: Re: Ой, сорри, МТБ!****Владимир**  06.07.2004 19:32Да, действительно, тушинские троллейбусы имелись в Киеве. Но были ли все они именно МТБ-82 или среди них встречались МТБ-10 ? А это, думаю Вы согласитесь, не одно и то же. Я точными данными не распологаю, но по Харькову проскальзывали сообщения о 100-110 троллейбусах МТБ-82. Мне кажется, что такой крупный парк нами ,почему то, в ранних обсуждениях не замечался. Харьковчане, как я узнал, планируют выставить на своём сайте очерк об МТБ-82. Возможно, количество эксплуатировавшихся на городских маршрутах МТБ-82 окажется, даже, большим,чем я несмело предпологаю, но, в данном случе, не будем опережать события. Из сообщения Зигфрида я понял, что Киев распологал одним из крупнейших в СССР парков МТБ-82, но был ли он многочисленее (и если да, то насколько) харьковского остаётся, по прежнему, неясным.По ЯТБ на харьковском сайте имеется подробнейший очерк с фотографиями.Здесь данные приведенные Зигфридом исключительно точны. Спасибо.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141065)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141065,quote=1)**Киев и Ленинград разделили 2-3 места, Самара была 4-й.****Aare Olander**  06.07.2004 23:32Владимир писал(а):> Следовательно наиболее значительные по> количеству машин (именно этого типа) были города Москва,> Ленинград, Киев, Харьков. В Киеве всего было 280 МТБ-82, в Харькове - 112. В Москве на 1.1.1964 было 1182 МТБ-82 и МТБ-10, в Ленинграде - 279. Так что Москва - на 1-м месте, Ленинград и Киев разделяют места 2-3, а Харьков далеко не на 4-м месте. На 1.1.1962 больше МТБ-82 чем в Харькове было в Самаре - 197, Казани - 127, Нижнем Новгороде - 118, Саратове - 113. Нет данных о Минске, Ташкенте, Тбилиси, но учитывая, что в Ереване было 103 МТБ, эти три города тоже могут опережать Харьков.> В ходе прошлых обсуждений на форуме > я уяснил интереснейший факт о производстве троллейбусов в> Киеве. А что тут особенного? В Москве производили красивые троллейбусы, которые отличились от стандартных МТБ, вот и Киев начал производить таких же представительных машин.> Значит ли это, что остродефицитная ( по тем временам )> продукция тушинского и энгельсовского заводов поставлялась в> столицу Украины с учётом этого фактора ? Не мне Вам объяснять,> что троллейбусы в те годы не продавались, а распределялись по> т.н. фондам, лимитам, разнарядкам, прежде всего, в крупнейшие> промышленные центры страны. И если Киев призводил троллейбусы> собственной оригинальной моделиПервые киевские оригинальностью не отличились!> Мы никогда не проводили строгих подсчётов по> парку МТБ-82, но некоторые косвенные признаки указывают на то,> что после Москвы и Ленинграда третьим крупнейшим в СССР> держателем парка МТБ-82 мог быть, как ни странно, Харьков.> Вот если бы удалось опровергнуть ( или доказать ), разумеется,> с цифрами и примерами верность ( или неверность ) этих> расчётов.Данные есть - по России на 1.1.62 и позже, по Москве и Ленинграду на 1.1.64 и позже, по Украине - количество троллейбусов по типам и городам.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141121)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141121,quote=1)**Re: Киев и Ленинград разделили 2-3 места, Самара была 4-й.****Владимир**  07.07.2004 06:48Спасибо, Ааре.Мне кажется 1962-64 гг., всё таки, отражает несколько смазанную ситуацию, т.к. к тому времени началась массовая передача в другие города ( именно этим, скорее всего,и можно объяснить наличие столь крупных парков МТБ-82 в Куйбышеве, Казани, Горьком, Саратове) и повсеместное списание МТБ-82. Только в Москве, как указано в монографии М.В. Егорова В.В. Розалиева "История Московского троллейбуса" наряду с МТБ-82 и МТБ-10 в начале 60-х г. на маршруты выходило не менее 600 ед. новейших троллейбусов ЗИУ-5,МТБЭС. Трллейбусы ЗИУ-5 с 1960 г. стали, также, поступать и в Харьков.Мне кажется наиболее объективная статистика по МТБ-82 могла бы обозначиться где то в период 1958-59 гг, когда МТБ-82 был ( не считая, конечно, Москвы и ,возможно, Киева ) единственным поставленным на конвеерное производство массовым троллейбусом.Приведеные Вами сведения,Ааре, исключительно интересны и ценны. Особенно меня поразили данные по Саратову, где троллейбусное движение было открыто (по тем временам) относительно недавно, если не ошибаюсь, в 1952-53 гг.Правда, саратовская троллейбусная система обслуживает, по существу, два города и близость завода им. Урицкого не могло не сыграть определённую роль в пополнение парка. Кроме того, крайне интересна статистика приведена Вами по Ленинграду и Киеву. Если для Киева наличие равноценного ленинградскому парка МТБ-82 потрясает , то по Ленинграду возникает вопрос: почему ? Ленинград, в 50-е гг. вторая столица с многомиллионным населением, город производивший едва не пятую часть валовой промышленной продукции СССР,и такое совершенно необъяснимое отставание от Москвы. Это что, случайность или перекосы советского планирования ?[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141157)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141157,quote=1)**Re: Киев и Ленинград разделили 2-3 места, Самара была 4-й.****Пилецкий Павел**  07.07.2004 09:15Aare Olander писал(а):> В Киеве всего было 280 МТБ-82, в Харькове - 112. В Москве на> 1.1.1964 было 1182 МТБ-82 и МТБ-10, в Ленинграде - 279. Так что> Москва - на 1-м месте, Ленинград и Киев разделяют места 2-3, а> Харьков далеко не на 4-м месте. На 1.1.1962 больше МТБ-82 чем в> Харькове было в Самаре - 197, Казани - 127, Нижнем Новгороде -> 118, Саратове - 113. Нет данных о Минске, Ташкенте, Тбилиси, но> учитывая, что в Ереване было 103 МТБ, эти три города тоже могут> опережать Харьков.Интересная информация по СамареСейчас в Самаре примерно 250 троллейбусов. Из них около 100 в 3 депо, построенном в 1979. В объединённом депо(1+2) которое существовало в 1962, около 150 машин. А 40 лет назад было почти 200... Правда вместимость ЗИУ-9 больше сместимости МТБ-82. Но даже с учётом этого пассажировместимость троллейбусов в объединённом депо не возрасла, а численность машин упала. Что впрочем и заметно по маршрутам в старом городе(на них нет машин 3 депо). 1 маршрут отменили, 3 и 5 работают очень редко, 11 и 16 не слишком часто..[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141175)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141175,quote=1)**Re: Re: Ой, сорри, МТБ!**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  07.07.2004 11:05> Да, действительно, тушинские троллейбусы имелись в Киеве. Но> были ли все они именно МТБ-82 или среди них встречались МТБ-10> ?МТБ-10 делались только для Москвы и в другие города попадали только в 64-68гг по распределению в города РСФСР. В Киеве их не могло быть физически. Было только 27 МТБ-82м.А это, думаю Вы согласитесь, не одно и то же. Я точными> данными не распологаю, но по Харькову проскальзывали сообщения> о 100-110 троллейбусах МТБ-82. Мне кажется, что такой крупный> парк нами ,почему то, в ранних обсуждениях не замечался.> Харьковчане, как я узнал, планируют выставить на своём сайте> очерк об МТБ-82. Возможно, количество эксплуатировавшихся на> городских маршрутах МТБ-82 окажется, даже, большим,чем я> несмело предпологаю, но, в данном случе, не будем опережать> события. Из сообщения Зигфрида я понял, что Киев распологал> одним из крупнейших в СССР парков МТБ-82, но был ли он> многочисленее (и если да, то насколько) харьковского остаётся,> по прежнему, неясным.Как очень точно заметил Ааре - многочисленнее в два с половиной раза, если считать "м"-ки> По ЯТБ на харьковском сайте имеется подробнейший очерк с> фотографиями.Здесь данные приведенные Зигфридом исключительно> точны. Спасибо.Дык а откуда я их взял? :-))) Другое дело, что все это у меня в котелке, а на сайте я был лишь пару раз, но правдивости это не отменяет.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141212)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141212,quote=1)**Стандартная практика, хотя пример очень показательный!**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  07.07.2004 11:10Очень часто в советские времена ПС не помещался в депо и отстаивался в окрестностях и на кольцах. Это была повсеместная практика! И т.к. Самара оказалась уникальным городом, между троллейбусным бумом 50х и расширением сети в новостройки 80х свою рогатую сеть не развивавшая, в таком виде система спокойно прожила все это время, полтора раза обновив подвижной состав. И разгрузила 1е депо лишь тогда, как потребность во втором стала реально насущной.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141214)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141214,quote=1)**Объяснение по Ленинграду**[**Зигфрид**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,59)  07.07.2004 11:18Зато у Ленинграда был трамвайный парк в полтора-два раза больше московского и плотность застройки/равномерность промзон была куда выше. Плюс население как раз в ту пору отставало раза в три по численности. Какие уж там мелкие троллейбусики :-)А Киев был и того меньше. А больше половины всех наличествовавших тролей трудилась на главной артерии города, откуда в 30е выдрали трамвай с таким пассажиропотоком, что впору метро было бы пускать.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141216)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141216,quote=1)**Re: Стандартная практика, хотя пример очень показательный!****Владимир**  07.07.2004 16:10Но мы же все знаем, что в годы войны Куйбышев был если не политической, то ,во всяком случае, административной столицей СССР. А где власть, там и деньги. Мог ли Куйбышев выиграть от этой не стандартной для небольшого волжского города ситуации ?Что же касается Ленинграда , то округлённая протяжённость трамвайного пути в средине 50-х гг. составляла те же 500 км, что и в Москве, а по населению разрыв был, даже, менее значительным чем сейчас ( Ленинград - 4 млн., Москва - 6 млн. ). Я думаю причина отставания Ленинграда в другои. Обладая наиболее развитым в СССР промышленным комплексом, северо-запад вообще и Ленинград в частности желали бы опираться на собственную производственную базы не ставя громаднейший мегаполис в зависимость от выкрутасов государственного комитета по планированию. Кроме того немаловажную роль сыграло и негласное соревнование двух столиц: как мол, Москва выпускает на СВАРЗе собственный троллейбус, а мы что же на Кировском или Электросиле своей не сварганим. По неясным причинам производство троллейбусов в Лениграде так и не было налажено ни в 50-е, ни в 60-е, ни в 70-е гг.Здесь, несомненно, было много политики со средневековыми интригами и мало трезвого хозяйственного расчёта.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141324)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141324,quote=1)**Все правильно, но чуток подправлю (+)**[**РомкА**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,60)  07.07.2004 17:17Зигфрид писал:> Зато у Ленинграда был трамвайный парк в полтора-два раза больше> московского и плотность застройки/равномерность промзон была> куда выше. Плюс население как раз в ту пору отставало раза в> три по численности.Все верно. Сюда же можно добавить, что Ленинград, в отличие от многих других городов, дольше делал ставку именно на трамвай. Даже в конце 1950-х годов в Ленинграде еще строились большие планы по строительству новых трамвайных линий. А поворот к троллейбусу в Ленинграде произошел позже, чем в других городах, да и был не таким радикальным. > А Киев был и того меньше. А больше половины всех> наличествовавших тролей трудилась на главной артерии города,> откуда в 30е выдрали трамвай с таким пассажиропотоком, что> впору метро было бы пускать.К слову - в Ленинграде трамвай убрали с главных улиц (и то не со всех) лишь в 1950-х. Причем многие линии были перенесены на параллелные улицы.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141348)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141348,quote=1)**Re: Стандартная практика, хотя пример очень показательный!**[**РомкА**](http://forum.tr.ru/profile.php?3,60)  07.07.2004 17:44Владимир писал:> Что же касается Ленинграда , то округлённая протяжённость> трамвайного пути в средине 50-х гг. составляла те же 500 км,> что и в Москве, а по населению разрыв был, даже, менее> значительным чем сейчас ( Ленинград - 4 млн., Москва - 6 млн.)В Ленинграде по данным переписи 1959 года был 3400 тыс. жителей, что превышало уровень 1939 года всего на 200 тыс. жителей. Город после войны рос не так быстро (скорее всего из-за недостатка жилого фонда), как Москва и 4-миллионный житель в Ленинграде появился лишь на рубеже 1969 и 1970 годов. Плюс в Ленинграде раньше, чем в Киеве открылся метрополитен, состоявший из 8 станций (при этом был закрыт всего один трамвайный маршрут, а изменены два).> Я думаю причина отставания Ленинграда в другом. Обладая> наиболее развитым в СССР промышленным комплексом, северо-запад> вообще и Ленинград в частности желали бы опираться на> собственную производственную базы не ставя громаднейший> мегаполис в зависимость от выкрутасов государственного комитета> по планированию.Может быть так и было... Но производственная база города включала в себя нынешний ПТМЗ, который полностью обеспечивал город трамваями, да еще и в другие города поставлял. Поэтому, думаю, троллейбусу особо большую роль никогда и не отводили. Еще одно подтвержение моих мыслей - в Ленинграде нет и не было районов, где из электротранспорта имеется только троллейбус - или троллейбус вместе с трамваем или только трамвай.Кроме того немаловажную роль сыграло и> негласное соревнование двух столиц: как мол, Москва выпускает> на СВАРЗе собственный троллейбус, а мы что же на Кировском или> Электросиле своей не сварганим.А мы на ЗРГЭТ выпускаем собственные трамваи :-) Да, пытались делать троллейбусы, но как-то очень вяло. Да и не нужно было нам собственное троллейбусное производство.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141353)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141353,quote=1)**Re: Стандартная практика, хотя пример очень показательный!****Владимир**  07.07.2004 18:48Согласен, ныне троллейбусное производство в С-Петербурге может быть нерентабельным. Платёжеспособный спрос на троллейбусы в городе, да и в стране не такой уж и высокий. Вообще, мы постоянно сбиваемся на сегодняшний день. Тот период времени о котором говорил я был другим. Троллейбусы шли нарасхват ,крупнейшие промышленные центры испытывали острую нехватку подвижного состава и постановка вопроса о производстве троллейбусов в Ленинграде не была такой уж нереалистичной и оторваной от жизни задачей. В советское время в недрах Госплана и Госснаба разрабатывались и применялись драконовские нормативы регулирующие количество и качество поставляемой в города СССР промышленной продукции. Даже приблизительная оценка показывала, что при реализации этих норм на практике вся продукция тушинского , а позднее энгельсовского завода могла быть на законном по советским меркам основаниям поглощена без остатка двумя крупнейшими мегаполисами - Москвой и Ленинградом. Учитывая эти перекосы, совминовские зубры никогда бы не позволили оголить страну от поставок остродефицитной коммунальной техники и следовательно, научно обоснованное развитие троллейбусных сетей в Москве и Ленинграде не могло производится одновременно.Понятно, что в споре хозяйствующих субъектов пострадал бы в первую очередь Ленинград и ленинградская область. Исходя из сложившейся практики, сначала ленсовет, а затем и ленинградский совнархоз не прекращал попыток налаживания собственного троллейбусного производства.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141378)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141378,quote=1)**Re: Стандартная практика, хотя пример очень показательный!****Бронескоп**  07.07.2004 19:19А не проще было развернуть сборку в Ленинграде тех же МТБ-82 ? Преимуществ масса: чётко налаженная кооперация, стопроцентная унификация деталей, узлов, агрегатов... Ну что хорошего в том, что Ленинград-Петербург считает своим долгом, извините, за резкость обязательно залезть в бутылку. С вагонами метро как славненько всё получилось.[Ответить](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141390)•[Цитировать](http://forum.tr.ru/posting.php?3,reply,141390,quote=1)**Москва, Ленинград, Киев, Куйбышев...****Дмитрий М**  08.07.2004 10:36Количество троллейбусов в конце 1959 г.Москва - 1232Ленинград - 289Киев - 235Куйбышев - 181Ташкент - 120Тбилиси - 116Харьков - 115Горький - 115Казань - 114Саратов - 105По этим данным видно что на втором месте был Ленинград, на трет |