|  |  |
| --- | --- |
| [ТРАНСПОРТ в России](http://www.tr.ru/) |  |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  | | --- | --- | --- | | [**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 20:22  Правда 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**](mailto:alex59@dol.ru)  04.07.2004 01:51  Владимир 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 02:40  До 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 03:57  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. 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**](mailto:piter_cat@rambler.ru)  05.07.2004 20:16  Зигфрид 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 19:32  Да, 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**](mailto:olander@online.ee)  06.07.2004 23:32  Владимир 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 модели  Первые 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 06:48  Спасибо, 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**](mailto:jamshedpoor@yahoo.com)  07.07.2004 09:15  Aare 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 Самаре Сейчас 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 11:10  Очень 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 11:18  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. 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 16:10  Но 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 17:17  Зигфрид 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 17:44  Владимир 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 18:48  Согласен, 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 19:19  А 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**](mailto:dmark1900@yandex.ru)  08.07.2004 10:36  Количество троллейбусов в конце 1959 г. Москва - 1232 Ленинград - 289 Киев - 235 Куйбышев - 181 Ташкент - 120 Тбилиси - 116 Харьков - 115 Горький - 115 Казань - 114 Саратов - 105 По этим данным видно что на втором месте был Ленинград, на трет |