

## ТРОЛЛЕЙБУС ПУЩЕН!

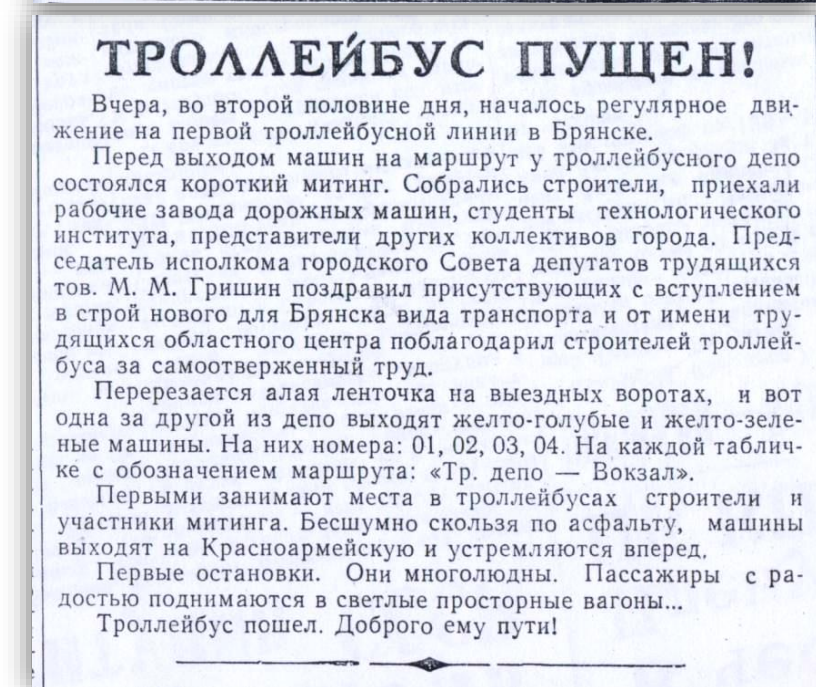
1960 г.

Вчера, во второй половине дня, **началось регулярное движение на первой троллейбусной линии в Брянске.**

Перед выходом машин на маршрут у троллейбусного депо состоялся короткий митинг.

Собрались строители, приехали рабочие завода дорожных машин, студенты технологического института, представители других коллективов города. Председатель исполкома городского Совета депутатов трудящихся тов. М. М. Гришин поздравил присутствующих с вступлением в строй нового для Брянска вида транспорта и от имени трудящихся областного центра поблагодарил строителей троллейбуса за самоотверженный труд.

Перерезается алая ленточка на выездных воротах, и вот одна за другой из депо выходят желто-голубые и желто-зеленые машины. На них номера: 01, 02, 03, 04. На каждой табличке с обозначением маршрута: «Тр. депо — Вокзал».



Первыми занимают места в троллейбусах строители и участники митинга. Бесшумно скользя по асфальту, машины выходят на Красноармейскую и устремляются вперед.

Первые остановки. Они многолюдны. Пассажиры с радостью поднимаются в светлые просторные вагоны...

Троллейбус пошел. Доброго ему пути!

**Троллейбус пошел. Доброго ему пути!**

**/Троллейбус пущен!:** [ о начале регулярного троллейбусного движения в г. Брянске] // Брянский рабочий.-1960.- № 287 (4 дек.).-С. 2.

## Брянску - троллейбус

1959 г.

Иной скептик, прочитав заголовок, скажет:

— Брянску — троллейбус? Старая песня! Сколько лет слышим о нем... Разговоры, пока одни разговоры...

Нет, ответим мы, уже не одни разговоры. Вы, конечно, заметили, как раздался вширь асфальт на улицах Фокина, Красноармейской и некоторых других магистралях города? Видели, как реконструируется улица Бежицкая в Городище? Как строится новый железобетонный мост через Десну у вокзала? Как начался намыв дамбы в Нижнем Судке? Так вот, все это — элементы благоустройства областного центра вообще и подготовка к пуску троллейбуса в частности.

А есть работы, которые имеют к троллейбусу еще более непосредственное отношение. Прежде всего это **строительство троллейбусного депо**.

Оно ведется в районе областной сельскохозяйственной выставки, на площадке за новым хлебо-заводом. Здесь уже выросли стены просторного корпуса депо и примыкающих к нему ремонтных мастерских. Издали может показаться, что здание совсем готово. Мы даже предугадываем возражение некоторых читателей:

— Почему вы пишете: «ведется строительство»? Ведь здание это уже многие месяцы выглядит так, и ничего в нем не прибавляется!

Тут мы спорить не станем. Напротив, наша бригада как раз и заинтересовалась этой бросающейся в глаза неподвижностью стройки.

### В ДЕСЯТЫЙ РАЗ...

Вблизи здание депо не кажется готовым. Вблизи это всего-навсего коробка без крыши. И то не вполне коробка: некоторые стены стоят особняком, не связаны между собой. А есть большая стена, так до конца и не выложенная.

Правда, в одном месте между стенами вдруг замечаешь уже смонтированные два котла, два электромотора, конденсационный бак. Но прикрито все это лишь... небом да солидным слоем ржавчины...

Мы ходили вокруг этих стен и недоумевали: отчего же стройка мертва? Не считая сторожа да нескольких рабочих — дорожников, территория вокруг была пустынна, безлюдна.

Может быть, строительство депо законсервировано? Или строители уже полностью исчерпали отпущенные на этот год средства и делать им тут пока больше нечего?

Ни то, ни другое. Член нашей рейдовой бригады, инженер горкомхоза, дает справку: УНР-668, генеральный подрядчик, еще не освоил более 300 тысяч рублей. Повторяется прошлогодняя история: тогда УНР не использовало всех отпущенных средств, и часть их так и пропала. Но в прошлом году строители ссылались на объективные причины: поздно поступила техническая документация, зима прервала работы. А сейчас?

Находим на соседней стройке мастера третьего участка УНР-668 тов. Меримского и задаем ему этот вопрос.

— А что там делать? — вопросом на вопрос отвечает мастер.

— Как что? Ведь даже кладка стен депо не закончена. В бытовой части корпуса, имеющей крышу, можно настилать полы.

— Ну, это пустяки, — говорит тов. Меримский. — Другое дело — перекрытия! Что верно, то верно: самое нужное и неотложное сейчас — это накрыть здание. В декабре уже ожидается поступление оборудования для депо, и его надо будет устанавливать. Кроме того, оставить здание без крыши на зиму значит, загубить многое из того, что уже сделано. Строители и сами сознают это. За чем же остановка?

— За сборным железобетоном. Мы никак не получим девяти- и двенадцатиметровые прогоны, опорные подушки для них, плиты ПКЖ.

— Верно, — подтвердил слова мастера начальник УНР-668 тов. Сидоров. — Да что железобетон! Вы видели: там, где должны быть ворота депо, надо сложить каменные столбы. А мы их не кладем — нет вкладных металлических обойм. Все лето не можем «выбить» эти небольшие простые изделия с комбината «Стройдеталь».

Наш разговор с начальником УНР проходил в кабинете главного инженера треста № 15 тов. Герасюто.

— Дадим эти детали, — сказал главный инженер. — В ноябре дадим.

Тов. Сидоров вздохнул:

— Управляющий трестом тов. Бабин обещает в ноябре и железобетон для перекрытия. Обещает уже, наверное, в десятый раз...

Нам стало понятно: руководители треста проявляют мало интереса к этой стройке. Она не пусковая, стало быть, рассуждают они, можно не торопиться. Но, заключая договор с заказчиком, строители брали на себя определенные обязательства вне зависимости от того, пусковой или не пусковой объект троллейбусное депо. Обязательства надо выполнять.

### ПУСТЯКИ?

Дурной пример заразителен. Руководители УНР-668 и его третьего участка, по всему виду, считают своим долгом поддержать тон, заданный вышестоящими товарищами. Мы уже говорили о том, что не завершена кладка стен, что в бытовой части здания можно настилать полы. Тут строителям нельзя ссылаться на железобетон. Вероятно, поэтому они ссылаются на ... «незначительность» этих работ.

Известно, что грунты в Брянске малонадежные и при строительстве требуют к себе внимания и внимания. Не случайно проектное задание предусматривало: как только будут подготовлены фундаменты депо, немедленно сделать отмостку. Только так и можно предохранить фундаменты от проникновения поверхностных вод, способных наделать немало бед.

Но вот готовы не только фундаменты, а и стены. Стены немаленькие — до восьми метров высотой. И напомним, некоторые из них не связаны между собой, ничем не подпираются. Если вода проникнет в фундамент такой стены... Между тем нигде и следов отмостки не обнаружишь.

— Целый год «долбим» нашего подрядчика: «Отмостка, отмостка, отмостка», — говорит директор строящегося троллейбуса тов. Сидоров. — Ничего не помогает!

Примерно такого же результата добилась и паша бригада. При упоминании об отмостке мастер тов. Меримский горестно заметил:

— При чем же здесь мы? Никак не заставим выполнить эту работу нашего субподрядчика — УНР-345.

— Мы должны выполнять? — удивился инженер Брянского участка этого УНР тов. Григорьев. — Впервые слышу! Мы обязаны только заасфальтировать отмостку, а основная работа — генподрядчика.

— Вот тебе и раз! — воскликнул начальник УНР-668 тов. Сидоров. — Устройство отмостки испокон веков было делом субподрядчика!

...Мы опасаемся, что, когда эти высокие договаривающиеся стороны придут к соглашению, уже будет поздно.

### «ДЕНЬГИ ИСПОЛЬЗОВАНЫ»...

Депо — не единственный объект строящегося троллейбуса. На Петровской горе, напротив пожарной части, возводится первая тяговая подстанция.

Начальник УНР-668 тов. Сидоров считает эту стройку даже более важной и срочной, нежели депо. Мы с ним спорить не стали, мы просто пошли на место будущей подстанции.

Пришли — и онемели от изумления: «более важная» стройка была еще более мертва, чем депо. Совершенно мертва, ни одной живой души нигде не было. А между тем и подстанция пока представляет собой лишь кирпичную коробку без крыши.

Выяснилось, что в таком состоянии стройка пребывает с самой весны. Вот так важный и срочный объект!

— Тут нашей вины нет, — объяснил начальник УНР. — В титульном списке было предусмотрено на подстанцию в этом году использовать 50 тысяч рублей, мы почти все и использовали. Осталось каких-нибудь две тысячи, за эти деньги крыши не сделаешь.

Слов нет, заказчика есть в чем упрекнуть. Он, действительно, плохо рассчитал: выделенных средств было явно недостаточно для того, чтобы не только выложить стены, но и накрыть их. Директор строящегося троллейбуса тов. Сидоров мог исправить упущение в ходе работ, он этого не сделал.

Все это так. Поможет ли УНР-668 умыть руки? Ни в коем случае. Строители должны быть не меньше заказчика заинтересованы в разумном использовании средств, в ускорении работ. Они должны были подсказать, что перекрытие из монолитного железобетона, предусмотренное для тяговой подстанции, можно сделать без задержки, нужно лишь перераспределить ассигнования. Однако руководители УНР-668 остались и здесь верны себе — их безучастность бросается в глаза.

Да и не простая это безучастность. Чего стоит, скажем, такая деталь: в сумму освоенных по подстанции средств входят и установка оконных проемов в недостроенную коробку и устройство части ограды. Это делалось в то время, когда, повторяем, вокруг стен нет отмостки...

Нет, холодно относятся строители к брянскому троллейбусу!

По такое отношение никак не устраивает трудящихся областного центра. Сейчас появляются возможности ускорения строительства троллейбусного транспорта в Брянске. Можно говорить о том, чтобы уже в конце будущего года открыть сообщение первой очереди — от вокзала до Красноармейской и оттуда — по улице Фокина до улицы 3-го Июля. Правда, решение этой задачи потребует немало го напряжения, больших усилий. И, конечно, не в последнюю очередь — от строителей.

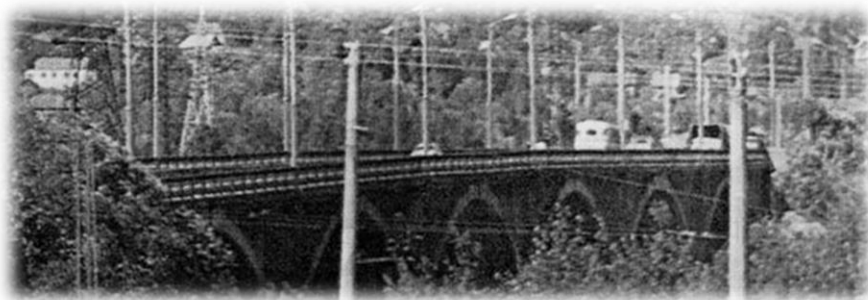
Город ждет от них этих усилий.

*Рейдовая бригада «Брянского рабочего»: Г. ЛУКЬЯНОВ – рабочих завода дорожных машин, А. СНАЧЕВ – рабочий фабрики имени Сталина, Ю. ПУПКО – инженер горкомхоза, С. ШЕРМАН – корреспондент «Брянского рабочего».*

/Брянску – троллейбус / Г. Лукьянов, А. Сначев, Ю. Пупко, С. Шерман // Брянский рабочий. – 1959. – 28 окт. - С. 2./

## Новый Октябрьский

1960 г.



Редкий житель Брянска, попав на привокзальную площадь, не остановится, чтобы посмотреть сторону Десны и сказать про себя: «Хорош!..»

И впрямь хорош наш новый Октябрьский мост. Простые, строгие линии. И несмотря на

солидный вес отдельных элементов (иные весят 25 тонн), конструкция выглядит легкой, ажурной. Бесспорно, еще одна удача известного столичного инженера-мостовика Евгения Гавриловича Кожевникова. Еще одна победа, в длинном ряду других, у коллектива строителей, возводивших мост: они великолепно воплотили в металле и бетоне замысел проектировщика. И, конечно же, новый мост – большое приобретение в канун радостного праздника для нашего города.

Новый Октябрьский мост – семипролетная арочная конструкция. Длина моста 317 метров, а вместе с подъездами – 2 километра 100 метров. Ширина проезжей части 12 метров (это достаточно, чтобы машины могли двигаться в два ряда в каждом направлении). Двухметровые тротуары удобны для пешеходов. Перила чугунные, художественного литья. Особенно эффектно будет выглядеть мост ночью: 32 светильника на 16 металлических мачтах зальют его светом. Возникшая вместе с мостом новая магистраль связывает кратчайшим путем центр города с Володарским районом.

Когда смотришь на сооружение теперешнем, завершенном виде, трудно представить, сколько человеческого труда, сколько материалов заключено в нем. Мало о чем горит и цифра в 20 миллионов рублей, в которые оно обошлось. По-настоящему начинаешь понимать то, что сделано руками мостовиков, когда в прорабском пункте приведут другие цифры... 1.129 кубометров железобетона ушло со сваями в грунт русла Десны. 4.296 кубометров бетона легло в виде опор на эти сваи. На опорах покоятся 2.559 кубометров сборных железобетонных конструкция. Почти 200 составов земли отсыпано в тело дамб. Покрыто дерном 32.000 кв. метров их откосов, асфальтом – 22.830 кв. метров их поверхности.

Никто не назовет нашу Десну могучей или полноводной. А немало сюрпризов подготовила мостовикам и она. Вот один пример. В русло, под фундаменты опор, нужно было вогнать 772 железобетонные сваи высотой с трехэтажный дом каждая. С этим обычно управляется 1.800-килограммовый копер. Но здесь под его ударами сваи углубились лишь на семь метров, дальше не шли. Пришлось применить специальные насосы. Струя воды под давлением 12 атмосфер размывала грунт, и только таким путем удалось забить сваи до нужной отметки...

А вот прораб называет цифру, которая впечатляет еще больше. Оказывается, мост монтировали всего две бригады монтажников по 10 – 12 человек в каждой. Зато, что это за люди!

... Бригада монтажников Василия Александровича Шитикова товарищи называют не иначе, как артистом, а начальники – виртуозом. О нем в коллективе ходят легенды. Рассказывают, например, такой случай. Шло строительство крупного моста. Монтаж вели с помощью кабель-крана небывалой высоты – 100 метров. В самый разгар работ движущая каретка вдруг остановилась. Что делать? Выход, казалось, был один – разбирать кран. На это ушла бы уйма времени. И тогда какой-то человек полез на головокружительную высоту по тросу и высвободил каретку. Это был Шитиков.

Василия Александровича и нашел на мосту. Он руководил укладкой последних тротуарных плит. Ожидал увидеть некоего богатыря – косая сажень в плечах. А передо мной стоял небольшого роста человек, щуплого вида, в годах. Но очень живой, энергичный, с хорошими добрыми глазами, со своеобразной, по-народному красочной и острой речью. Выяснилось, что у человека, который 17 лет живет на колесах, живет трудной, но такой богатой жизнью монтажника-мостовика, четверо детей.

<...>

Как всегда, добротнo, на совесть и в осеннюю непогоду и в лютую стужу строили люди из 812-го мост в Брянске. Под руководством кадрового мастера Петра Ефимовича Кузнецова безупречно выполнила опалубку опор, с высокой точностью произвела «омоноличивание», то есть соединение всех элементов сооружения в единую конструкцию, бригада плотников Василия Васильева. Никак не позже 1 апреля, до паводка, нужно было смонтировать арки моста. Монтажники Павла Бурлакова управились с этим к 23 марта. С опережением графика закончили люди того же Шитикова сборку надарочного пролетного строения. 130 -140 процентов нормы – в таком темпе трудились все время все четыре женские бригады разнорабочих – Татьяны Гостевой, Полины Ширяковой, Анны Карповой и Тамары Бодаловой. Умелыми организаторами коллектива проявили себя руководители стройки инженеры – старший прораб Виктор Афанасьевич Карач, начальник мостопоезда Павел Константинович Сизов, главный инженер Борис Михайлович Таслицкий.

– А как работали «тылы» стройки? – спрашивая у тов. Карача.

– Назову только один факт. 2.559 элементов включает в себя мост. И ни один из них Русавский (это начальник нашего полигона) не задержал.

Мост уже, можно сказать, готов. Сейчас строители красят арки, опоры, планируют, приводят в порядок площадку под ним. А наверху уже хозяйничают другие: **троллейбусники навешивают контактную сеть**, электрики подключают освещение...

*В. Степанов*

/Степанов, В. Новый Октябрьский / В. Степанов // Брянский рабочий.- 1960.- № 261 (2 нояб).- С. 3./

## Работали с душой

1960 г.

Троллейбусная «цепочка» начинается на западной окраине Брянска, где на недавнем пустыре поднялось троллейбусное депо. Первыми сюда пришли рабочие нашего управления. Поначалу работы велись медленно. Но с тех пор, как горком партии обратился с призывом дать первую линию к 7 ноября, мы поднажали. Везде, где хозяйничали маляры Валентины Зинаковой и Зинаиды Зубаревой, плотники Василия Борисова, разнорабочие Анастасии Климовой, штукатуры Марии Львутиной и столяры Николая Солдатенко, работа спорилась. А работы хватало. Собственно, к августу была воздвигнута только коробка. Всю отделку сделали в последние два-два с половиной месяца.



Для всех нас памятни дни последней декады августа, когда девятнадцать человек бригады Василия Фомичева, руководимые мастером Виктором Александровичем Гордеевым, установили первые опоры. Потом этих опор были сотни. Наш ветеран всеми уважаемый Петр Семенович Исайченко, Василий Александриков, братья Михаил и Сергей Тарабарины работали за двоих, душу вкладывали в стройку.

Не буду здесь перечислять всех, кто, сколько и чего сделал. Как говорил Владимир Маяковский: сочтемся славою... Достаточно, что сделано хорошее, большое дело.

*М. ЛИПЕЦКЕР. начальник участка УНР-668.*

/Липецкер, М. Работали с душой / М. Липецкер // Брянский рабочий. – 1960.- № 265 (6 нояб.). - С. 3./



Троллейбусное депо № 1 имени А. В. Сидорова. г. Брянск, 60-е годы XX века.

### Пробный рейс троллейбуса

1960 г.

Вчера, в 17 часов 36 минут, тяговая электроподстанция дала ток в контактную сеть. Безотказно действовала под напряжением аппаратура подстанции, приборы показали, что сеть нормально приняла ток.

В 18 часов 20 минут троллейбус № 01 вышел с территории депо. Машину вел Михаил Сергеевич Бортюлев. В числе 35 водителей он прошел специальную подготовку в

Рязани. Троллейбус прошел по улицам Красноармейской, Калинина, по дамбе, Октябрьскому мосту, озаренному огнями светильников, до вокзала и обратно. Всюду на трассе жители областного центра радостно встречали машину.

Самоотверженный труд строителей, монтажников, энергетиков увенчался замечательной победой. К празднику Великого Октября областной центр получил отличный подарок — первую линию троллейбуса. После испытания машин, проверки контактной сети в действии линия вступит в эксплуатацию.



## Три очереди брянского троллейбуса

1960г.



На днях в Брянске открывается регулярное движение по первой троллейбусной линии: хлебозавод — пассажирский вокзал. Многих наших читателей интересуют различные вопросы, связанные с организацией движения нового для нашего города вида транспорта, перспективами его развития,

Мы попросили ответить на эти вопросы главного инженера проекта Брянского троллейбуса М. С. Чертка. Ниже публикуется его статья.

Прежде всего о преимуществах троллейбуса перед автобусом. Они немаленькие, у троллейбуса нет отработанных газов, которые вредны для людей. Это более комфортабельный вид транспорта. Дешевле стоимость проезда, так как троллейбус работает на дешевой электрической энергии.

### ***Теперь о развитии троллейбусного транспорта в Брянске.***

Неправильно считать, что с нынешним пуском троллейбуса вступает в строй его первая очередь. Первая очередь троллейбуса включает три этапа строительства. Линия, которая уже готова — от хлебозавода по улицам Красноармейской, Калинина, через новый Октябрьский мост до вокзала, — это лишь первый этап. Протяженность готовой линии свыше 8 километров по оси улиц (или 16 километров в одиночном исчислении). Это расстояние пассажир проедет (с учетом остановок) за 20 минут. Ждать троллейбуса долго не придется: частота отправления машин составит не более 4-5 минут.

После постройки насыпи через Нижний Судок троллейбусная линия пройдет от площади Партизан по улице Фокина до Площади у Дома Советов. Здесь будет временное кольцо. Наконец, после постройки насыпи через Верхний Судок троллейбусная линия будет продлена до улицы Бежицкой. Только с вводом этой линии будет закончена вся первая очередь. Протяженность её составит более 11 километров по оси улиц (или 22 километра в одиночном исчислении).

С постройкой Фокинского моста через Десну будет введена в строй вторая очередь строительства троллейбуса: от улицы Красноармейской через Фокинский мост, по дамбе и улице Московской до мясокомбината. Протяженность этой линии составит около 8 километров по оси улиц.

Общее протяжение троллейбусных линий двух очередей строительства составит уже около 40 километров в одиночном исчислении. В движении будет 40 машин, а еще 10 — в резерве и ремонте. Будет организовано четыре маршрута. Самый большой и очень удобный маршрут проляжет от вокзала до мясокомбината. Троллейбусы будут здесь курсировать через каждые четыре минуты.

И, наконец, с постройкой в 1962 году Первомайского моста через Десну будет введена в эксплуатацию третья очередь строительства троллейбуса — от улицы Фокина по улицам Бежицкой, Ульянова, до завода силикатного кирпича.

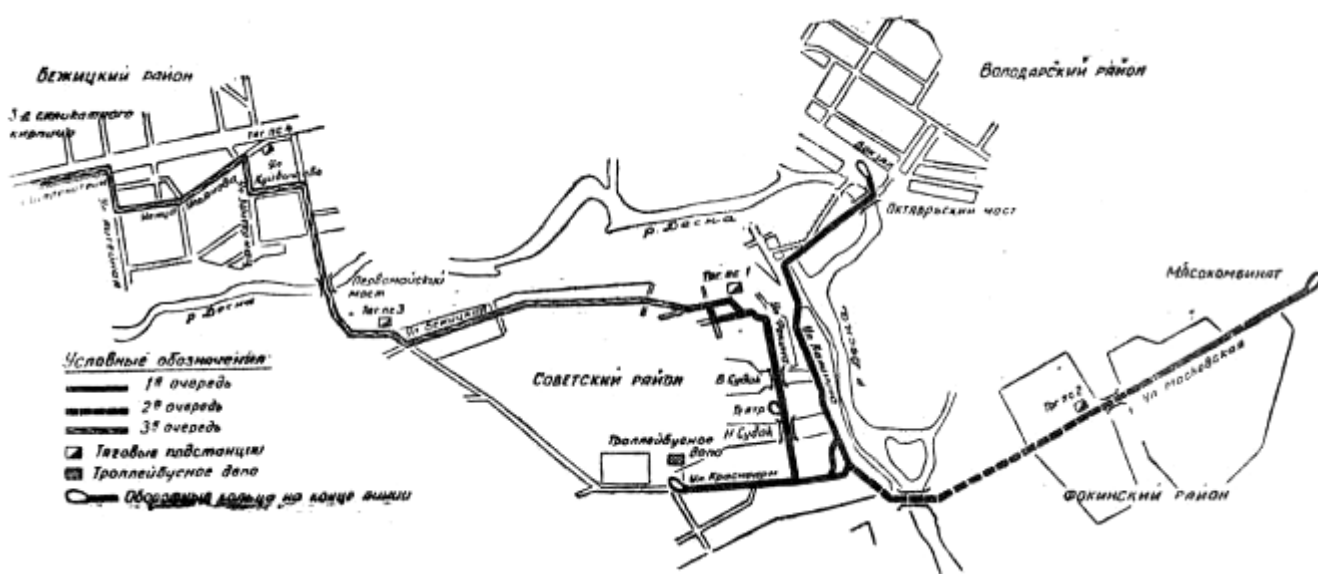
С вводом этой линии протяженность всех троллейбусных линий составит около 40 километров по оси улиц (80 километров в одиночном исчислении). Будут построены еще две тяговые подстан-

ции. Самый длинный маршрут будет от силикатного завода до вокзала ст. Брянск-I. Его протяженность - 70 километров (в обоих направлениях), но интервалы между машинами составят всего три минуты. Автобусы на этом маршруте будут полностью заменены комфортабельными троллейбусами.

Рабочие чертежи на строительство всех перечисленных объектов уже имеются. Сметы на все очереди правительством утверждены. Остается только скорее строить.

В дальнейшем троллейбус пойдет в Володарский район, и тогда весь город будет охвачен троллейбусным транспортом.

*М. ЧЕРТОК, главный инженер проекта троллейбуса в г. Брянске.*



/ Черток, М. Три очереди брянского троллейбуса / М. Черток  
 // Брянский рабочий. – 1960. – № 275 (20 нояб.).- С. 3./

## Начало положено

1960 г.



В районе поймы Десны, вблизи нынешнего деревянного моста, ведущего в Бежицкий район Брянска, на этой неделе выросли штабеля бревен и досок, появились временные постройки – кладовые и бытовки. Коллектив участка мастера мостопоезда № 812 тов. Карачева начал подготовку к сооружению Первомайского моста.

После Октябрьского и Фокинского, это будет третий городской железобетонный мост через Десну. Его построят несколько ниже (по течению Десны) существующей дамбы. Вместе с мостом возникает новая магистраль – она пройдет напрямик от реки на улицу Ульянова. Здесь, вплотную к берегу Десны, поднимутся новые многоэтажные жилые дома Брянского машиностроительного завода.



В 1962 году мост будет готов, и по нему начнется **движение троллейбусов** от центра Брянска до силикатного завода.

/Начало положено // Брянский рабочий. - 1960. - № 292 (11 дек.). - С. 2./

## Первая неделя

1960 г.



Вчера исполнилась первая неделя со дня пуска в эксплуатацию брянского троллейбуса.

Возраст — младенческий.

Но этот «младенец» завоевал всеобщее признание и уважение. За семь дней пятью троллейбусами перевезено 67 тысяч пассажиров. Показатели неплохие!

Пассажиры охотно предпочитают троллейбус автобусу. В троллейбусе просторнее, больше света и воздуха, дешевле проезд. С первых дней установилась высокая культура обслуживания пассажиров.

Особенно четко работают водители троллейбуса Василий Иванович Антипов, Михаил Сергеевич Бортюлев, Геннадий Васильевич Исаев, кондукторы Анна Георгиевна Гофман, Раиса Носова.

Троллейбусы курсируют с интервалами в 14 - 15 минут. Правда, в часы обеденного перерыва машины ходят реже.

В управлении троллейбусного парка нашему корреспонденту сообщили, что до конца декабря город получит еще шесть машин. Благодаря этому троллейбусы будут следовать через 5 - 7 минут.

/ Первая неделя // Брянский рабочий. - 1960. - № 292 (11 дек.). - С. 2./

## Вторая очередь троллейбуса

1961 г.

### Первый пробный рейс.

Работы на второй очереди брянского троллейбуса все последние дни велись по-ударному: Электромонтажники, возглавляемые инженером В. В. Брендэ, бригада линейных монтажников, руководимая В. Харлановым, бригада сантехников Н. Петресома в трудных зимних условиях 27 декабря завершили свои

работы на тяговой подстанции и на линии. Еще раз проверена контактная сеть.

Вчера троллейбус с трафаретом «Вокзал—мясокомбинат» вышел из ворот депо и совершил свой первый пробный рейс по новой трассе.



Хороший новогодний подарок получают от строителей и монтажников трудящиеся областного центра!

/ Вторая очередь троллейбуса // Брянский рабочий. – 1961. – № 304 (29 дек.)-С. 4./

## Споры не ко времени

1962 г.

В последней нашей корреспонденции сообщалось о новом, уплотненном графике окончания электромонтажных работ на объектах третьей линии. Как он выполняется? Очень плохо.

Согласно графику, управление троллейбуса к 16 октября должно было закончить комплектацию тяговых подстанций оборудованием и материалами, снабдить электромонтажников недостающими 1.250 метрами высоковольтного кабеля и десятью тоннами контактного провода. В управлении троллейбуса говорят, что все эти материалы и оборудование отгружены предприятиями-поставщиками, но когда они придут в Брянск — неизвестно.

Однако электромонтажные работы плохо ведутся не только из-за нехватки материалов. На третью тяговую подстанцию, наконец, завезены силовые трансформаторы и ртутные выпрямители, они поставлены на место. Но монтажные работы в значительной мере тормозятся из-за отсутствия электроэнергии. А не подключается подстанция к электролинии потому, что мастер электромонтажников тов. Захарченко и мастер строителей из 156-го управления тов. Отеслевой никак не найдут общего языка. Ссылаясь друг на друга, они не заканчивают по сути дела пустяковые работы.

668-е управление (начальник тов. Сидоров) по сей день копается на пристройке первой тяговой подстанции, хотя еще 9 октября должно было сдать ее под монтаж.

Не ясно, кто должен монтировать третий агрегат на этой подстанции — управление «Центроэлектромонтаж» (тов. Гутин) или управление троллейбуса (тов. Сидоров). Спор между этими управлениями нетерпимо затянулся, до намеченного срока окончания монтажа агрегата (1 ноября) остались считанные дни.

Телефоны на подстанциях надо было установить еще к 10 октября, но их нет и сейчас.

Да что телефоны! Управлению троллейбуса давно уже следовало принять от электриков смонтированную контактную сеть (около 14 километров), но без всяких причин оно тянет с этим делом.

Когда утверждался график, представители строительных и монтажных организаций договорились работать с максимальным напряжением, в том числе и в выходные дни. Но эта договоренность была нарушена в первый же выходной день: в воскресенье, 14 октября, работы велись только на дамбе через Верхний Судок и неполный день.

На строительстве дамбы тоже есть нерешенные вопросы. Не хватает 80 погонных метров асбоцементных труб и совсем нет железобетонных колец для устройства ливнеотводного коллектора по подножию дамбы. Начальнику отдела капитального строительства облисполкома тов. Денисовой следует позаботиться о быстрейшем обеспечении строителей дамбы этими материалами.





## Троллейбусы пошли к мясокомбинату

1962 г.



Вчера в шесть часов утра началось регулярное движение троллейбусов на линии вокзал станции Брянск-I — мясокомбинат. Мы позвонили в диспетчерскую троллейбусного депо и поинтересовались, сколько машин вышло на новую трассу.

— Пока курсируют восемь, — ответили работники депо, — но постепенно число их удвоится.

В связи с пуском второй очереди троллейбуса с сегодняшнего дня введены новые маршруты автобусов: мясокомбинат — центральная автостанция (маршрут № 23), Урицкий — центральная автостанция (маршрут № 8), Фосфоритный завод — центральная автостанция (маршрут № 2), Кавказская — центральная автостанция (маршрут № 18).

На новых маршрутах стоимость проезда снижена до пяти копеек. В результате выгода населения составит в год более 390 тысяч рублей.

/Троллейбусы пошли к мясокомбинату // Брянский рабочий. - 1962. - № 9 (11 янв.). - С. 4./

## Спасибо Вам, строители третьей линии брянского троллейбуса!

1962 г.

### СПАСИБО ВАМ, СТРОИТЕЛИ ТРЕТЬЕЙ ЛИНИИ БРЯНСКОГО ТРОЛЛЕЙБУСА!

**В САМЫЙ НАНУН** праздника в Брянске облетела радостная весть: по новой троллейбусной линии на Бежицу вышла в пробный рейс первая вагона. Они еще не перевозят пассажиров, еще предстоит «обкатать» трассу, регулировка оборудования. Впереди — и некоторые недоделанные работы. Но главное все-таки сделано — и сделано в срок.

Третья очередь сразу более чем вдвое увеличила протяженность троллейбусных маршрутов: к 17 километрам действующих двух линий прибавилось еще 18 километров. Отныне удобный и дешевый транспорт получают все четыре городских района.

Третья линия троллейбуса начнется на площади Партизан и заканчивается у железнодорожного вокзала. Она проходит по новой дамбе через Верхний Судок и железнодорожно-Перемышленскому мосту, о завершении строительства которых уже сообщалось.

Строительство одержана большая трудовая победа. Работ в третьей линии было вдвое больше, чем во второй. Железобетонный опор, например, было установлено на второй линии в прошлом году 500, пробный рейс первые вагоны. Она на третьей — 1020, на второй линии была построена и смонтирована одна типовая подстанция, а на третьей — две. И все это сделано намного быстрее, причем почти теми же силами.

Трудящиеся областного центра тельо благодарят сегодня всех участников строительства третьей линии троллейбуса — коллективам электромонтеров из управления «Центральноэлектромонтаж» (начальник тов. Гущин, главный инженер тов. Никольский), гидролинейщиков Брянского участка (начальник тов. Морозов), строителей из 156-го и 688-го управления треста № 15 (начальник управлений гг. Милошаров и Сидоров), дорожников из 345-го управления (начальник тов. Дерюгин) и управления дорожно-мостовых работ городского (начальник тов. Вельев). Всем им пришлось преодолеть немалую трудность.

Например, третью тягачево подстанцию, нам уже сообщалось, решено было смонтировать в первую очередь, сосредоточив на ней все имеющиеся материалы и оборудование. Но еще 24 октября, когда до установленного срока окончания монтажа оставалось каких-нибудь 12 дней, монтажники не имели такого первостепенного оборудования, как 600-вольтовое распределительное. А трансформатор собственных нужд и масляные выключатели поступили на подстанцию только 1-го ноября! От небольшого коллектива электромонтеров, возглавляемого прорабом Иваном Петровичем Захарченко, потребовались конные героические усилия, чтобы произвести монтаж за 10 дней вместо положенных по нормам 25—30 дней. И это было сделано.

Все одинадцать электромонтеров, трудившихся в эти дни с исключительной организованностью и напряженным ритмом, сменными нормами перевыполнили нажднам не менее чем в полтора раза. Образцы работы показывали удивленным коммунистическим трудом бригады Николай Иванович Алексин, члены бригады Екатерина Александровна Куценко.

Такую же слаженность, такой же энтузиазм проявили электромонтеры, руководимые прекрасным специалистом своего дела, инициативным прорабом Дмитрием Васильевичем Чесновым. Последние тоны контактного провода и некоторые другие материалы они получили тоже лишь за 10—12 дней до пуска линии в эксплуатацию. За неделю комплексная бригада из 15 человек подвела 145 с линиями километром контактного провода, натянула 10 километров осветительного провода, установила 60 осветительных и 18 троллейбусных пропеллеров, более 300 световых приборов, около 40 арматуростержней и т. д. Иными словами, проделала такую работу, за которую по нормам надо было бы затратить 15—18 дней.

В этой бригаде работали отлично все — и электрики Николай Федосовский, Василий Тихонов, Тимофей Куликов, и машинист автолара Николай Афанасьев, и шофер Владимир Липнев. Особенно же следует отметить бригадира Григория Высокорова и члена бригады коммуниста Николая Наугстина и Ивана Романова. Им всем троим за отличные показатели в труде, примерное поведение в бою и активное участие в общественной жизни и 45-й годовщине Великого Октября присвоено звание удивительно коммунистического труженика.

Замечательным трудовым подвигом порадовали трудящиеся города гидромеханизаторы. По замыслу они дамба через Верхний Судок точно в срок пошла автобусами и автомашинами. «Попутно» гидромеханизаторы сделали и другое доброе дело: на значительном отрезке расчистили и углубили русло Десны.

В городе было немало скептиков, которые не далее, как месяц назад доказывали, что дамба и придиричь не будет готова. Но люди преграды Александрия Михайловна не упустили. Через Николая Судок. Всего было вымощено 325 тысяч кубометров. А построена она в два раза быстрее.

Дамбу строили всего 25 человек. Пусть бригады вышло много лучших из них. Это механизаторы Николай Михеев, Дмитрий Горбачев, Александр Владимирович и Николай Дуаев, машинисты земснарядов и станции перемычки Иван Ефимов, Леонид Шербаков, Александр Нишора, Сергей Барюков, Петр Цырулик и Петр Афанасьев, отвалы рабочие Александра Андреевна, Ганса Марьяновича и Владимир Влащенко.

В предвечерние дни Родина чувствует лучших людей страны. Строителям среди них принадлежат одно из почетных мест. В их рядах радостно встретили 45-ю годовщину Октябрьской революции и строители третьей очереди Брянского троллейбуса.

Доброго вам здоровья и новых трудовых побед, дорогие товарищи!

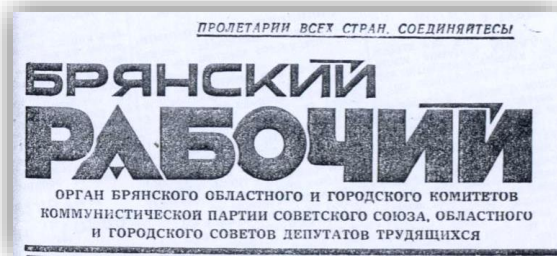
**А. ПИРЦОВ,**  
наш высший районный корреспондент.

К сожалению, мы не имели возможности напечатать портреты всех строителей многоцелевой очереди Брянского троллейбуса. Но все портреты некоторых из этих славных тружеников (слева — направо): гидромеханизаторы Александр Владимирович, Петр Афанасьев, Николая Дуаева, Алексея Корбачева, Владимира Болдырева, бригадира машинистов УПР-156 Николая Александровича, Валентина Куценко, Григория Высокорова, Екатерины Александровны, Николая Милошарова, Зюльды Селезнева, Николая Михеева, Михаила Пугачева.

Троллейбусы с изобретательным тактичностью в депо — хранилищах были сданы на улицы Брянска, а затем под руководством машинистов получили службу они совершили свой первый обязательный рейс через новую дамбу и новый Перемышленский мост.

Фото Л. Солдатенкова и И. Мелешенко.





<...>

Наше путешествие подходит к концу. Троллейбус идет в депо. И каково же было наше удивление, когда на остановке *площадь Партизан* троллейбус повернул не вправо, по Красноармейской улице, а влево — к рынку.

— Это почему так? — спрашиваем водителя. — Чтобы развернуться на центральной автостанции. Иначе в депо не попадешь.

Оказывается, на площади Партизан до сих пор не сделано контактное ответвление в сторону депо, не отрегулирована автоматическая стрелка, не закончены и другие работы.

После рейса мы беседовали с заведующим горкомхозом В. Карповым. Были высказаны претензии к УНР-156 (начальник тов. Миловидов), затянувшему работы на четвертой подстанции, так и не построившему здание диспетчерской на конечной остановке у холодильника.

Не полностью готово освещение вдоль трассы. По техническим условиям необходима двухнедельная обкатка контактной линии, что сейчас и делается.

Троллейбусное управление, как заявил нам его начальник тов. Сидоров, готово в ближайшие дни начать регулярное движение троллейбусов. Остановка за строителями и монтажниками.

**ТРОЛЛЕЙБУСЫ ВЫШЛИ НА ОБКАТКУ**

Наше путешествие подходит к концу. Троллейбус идет в депо. И каково же было наше удивление, когда на остановке *площадь Партизан* троллейбус повернул не вправо, по Красноармейской улице, а влево — к рынку.

— Это почему так? — спрашиваем водителя. — Чтобы развернуться на центральной автостанции. Иначе в депо не попадешь.

Оказывается, на площади Партизан до сих пор не сделано контактное ответвление в сторону депо, не отрегулирована автоматическая стрелка, не закончены и другие работы.

После рейса мы беседовали с заведующим горкомхозом В. Карповым. Были высказаны претензии к УНР-156 (начальник тов. Миловидов), затянувшему работы на четвертой подстанции, так и не построившему здание диспетчерской на конечной остановке у холодильника.

Неполностью готово освещение вдоль трассы.

По техническим условиям необходима двухнедельная обкатка контактной линии, что сейчас и делается. Троллейбусное управление, как заявил нам его начальник тов. Сидоров, готово в ближайшие дни начать регулярное движение троллейбусов. Остановка за строителями и монтажниками.

**И. ХОТЫНЧЕНКО, А. МИРОШКИН.**

На снимке: обкаточный троллейбус новой линии проходит дамбу через Верхний Судок.

Фото А. Александрова.

В навигаторе 45-й годовщины Великого Октября по новой линии: площадь Партизан — холодильный водитель Енграф Волков и Александр Соболев провели первые два троллейбуса. Это был пробный рейс — строители окончательно не сдали линию. В ноябре велись некоторые монтажные работы, устранялись выявленные недостатки. И вот началась обкатка новой линии.

...Мы сидим в вагоне троллейбуса. Его ведет Анатолий Таран. Он молод, но среди водителей Брянского троллейбуса считается одним из ветеранов.

Улица Ульянова в Бежицком районе. Падают мокрый снег. У больницы на остановке автобуса собралось около 30 пассажиров.

— Посмотрите, с каким укором они глядят на троллейбус. — говорит нам Анатолий Таран. — Автобусы не справляются с перевозками, а мы все еще не можем помочь им. Линия в основном готова для эксплуатации, но коллектив Брянского монтажного управления треста «Центроэлектромонтаж» никак не устранит недостатки в контактной сети. Откровенно говоря, мы недовольны работой монтажников. Сейчас им надо напрячь все силы, а они работают с прохладцей...

Троллейбус продолжает рейс. Одна за другой остаются позади остановки. И на каждой — очереди ожидающих автобусов.

— Третья подстанция, — сообщает водитель, обращая наше внимание на каменное здание слева от дороги. — Новенькая. К эксплуатации готова. В эти дни здесь идет регулировка оборудования.

Машина легко преодолевает длинный крутой подъем, мчится по Бежицкой улице, которой, кажется, и конца нет. Навстречу машут школьники, машут руками, поднимают вверх портфели — рады троллейбусу.

От Анатолия Тарана мы узнали, что на этом участке пришлось немало повозиться с исправлением контактной линии, но и помимо еще не все недостатки устранены. Но где линия вибрирует, поэтому соскальзывают штанги.

/Хотынченко, И. Троллейбусы вышли на обкатку / И. Хотынченко, А. Мирошкин; фото А. Александрова // Брянский рабочий / ред. Г.И. Бубенок. - Брянск. - 1962.- № 287 (8 дек.). - С. 4/



Пробный запуск троллейбуса по маршруту №3 в г. Брянске. 1962 г.

## На трудовой вахте — супруги Гречишкины

1965 г.

Пять лет по улицам Брянска курсируют троллейбусы. До ста тысяч и более пассажиров пользуются ежедневно их услугами. И естественно, что за это время у горожан появились свои излюбленные бригады и отдельные водители и кондукторы, с которыми совершить поездку приятно, даже если путь и долог.



Одной из таких любимых горожанами машин является троллейбус № 45, за рулем которого вот уже четыре года находится Алексей Гречишкин.

— По этой машине можно сверять часы, — говорят пассажиры.

И действительно, за все время работы троллейбус № 45 ни разу не простоял на линии из-за неисправности, не задержался в пути. Не потому, конечно, что она какая-то особенная, а потому, что ее хозяин — добросовестный и знающий свое дело человек.

Никогда Алексей Гречишкин не сядет за руль, если не убедится в полной исправности всего оборудования троллейбуса. А если и возникнут неполадки, то он, не считаясь с личным временем (а иногда и в выходной день), придет в депо и вместе с ремонтниками устранит неисправность. Да ведь и кому же лучше знать «капризы» машины, как не ее водителю?

И эти знания и опыт помогают ему успешно разобраться в самых сложных ситуациях, которые неизбежно возникают на линии. Вот тому примеры. Однажды во время движения в коллекторе тягового двигателя возникло сильное искрение. Стало выбивать автомат и машина остановилась. Обычно в таких случаях водитель вызывает бригаду технической помощи. Но, А. Гречишкин сам вскрыл мотор, обнаружил место поломки и устранил неисправность. На это ему понадобилось всего три минуты. И снова в рейс.

Алексей Гречишкин является инициатором движения за рациональное расходование электроэнергии. Он предложил чаще применять «выбег», стал обучать такому методу вождения других, работая два месяца в году со стажерами. «Выбег» был освоен многими водителями, в результате только в прошлом году троллейбусное управление сэкономило около 300 тыс. кВтч электроэнергии.



На машине № 45 не раз красовался переходящий красный вымпел — «Передовой троллейбусной бригаде», а ее водитель А. Гречишкин дважды награждался Почетными грамотами и трижды выходил победителем в соревновании за безопасность движения.

На одной из машин, работающих на этой же линии, трудится его жена — Нина Гречишкина. Каждый, входя в салон ее машины, чувствует настоящее гостеприимство. Если это пожилой человек или мать с ребенком — Нина найдет им удобное место, если приезжий — объяснит, как удобнее и быстрее добраться по нужному адресу или отыскать то или другое учреждение.

Супругам Гречишкиным одним из первых в нашем коллективе присвоили звание ударников коммунистического труда. Сейчас Алексей и Нина Гречишкины держат первенство в соревновании в честь 48-ой годовщины Великого Октября.

*И. ШАМИН, ревизор по безопасности движения Брянского троллейбусного управления*  
/Шамин, И. На трудовой вахте - супруги Гречишкины / И. Шамин // Жилищное и коммунальное хозяйство. - 1965. - № 11.- С. 3./

### «Шестёрка» — новый маршрут



1966 г.

Два новых, празднично оформленных троллейбуса вышли в канун Нового года в свой первый испытательный рейс. Один из них собран на средства от сбора металлолома школьниками тридцать четвертой школы, другой — комсомольцами электромонтажного поезда №

702. Путь их лежал через улицы Никитинскую, Пушкина, Парижской Коммуны, Профсоюзную. Таков новый троллейбусный маршрут № 6, проложенный в Володарском районе до завода ирригационных машин. Общая протяженность — десять километров.

*Е. Чаляян*

/Чаляян, Е. «Шестёрка» - новый маршрут / Е. Чаляян // Брянский рабочий.— 1966.— № 306 (31 дек.). - С. 4./

### Новое на маршрутах



1967 г.

В целях разгрузки от транспорта Красноармейской улицы и улучшения проезда к новому центральному рынку горисполком внес изменения в троллейбусные маршруты.

Маршрут № 6 теперь будет связывать центральный рынок и бульвар Щорса, но шесть машин будут ходить по-прежнему от троллейбусного депо до бульвара Щорса.

На участке троллейбусное депо — сталелитейный завод оставлено 14 троллейбусов. Остальные троллейбусы существующего третьего маршрута будут ходить до сталелитейного завода от площади Партизан под номерами 3-К.

Открыт новый маршрут № 4-К, по которому машины будут следовать от троллейбусного депо до Дома одежды.

/Новое на маршрутах // Брянский рабочий. – 1967. – 23 нояб.- С.4./

## Троллейбус: 1968-1970 годы

1968 г.



Вряд ли найдешь в городе человека, который не пользовался бы троллейбусом, не интересовался перспективами дальнейшего развития его линий. Каковы они – эти перспективы? С таким вопросом наш корреспондент обратился к начальнику управления троллейбуса Георгию Варфоломеевичу Горькову. Вот что он рассказал:

— Прежде всего - несколько слов о наших сегодняшних делах, поскольку они не могут не влиять на завтрашние.

С начала года мы перешли на новую систему планирования и экономического стимулирования. Это уже сказалось на заработной плате наших рабочих, особенно ремонтных: она, хоть и не очень заметно – накопления у нас еще невелики, — но возросла. Таким образом, у людей появился материальный стимул работать лучше.

Сейчас на линию ежедневно выходит 84-88 машин (при плане 84). Мы выполняем плановые задания и социалистические обязательства. С наступлением лета немного сократился поток жалоб. Этому в немалой степени способствовали два обстоятельства. Во-первых, лучше стали дороги, легче работать водителям, реже выходят из строя машины. И, во-вторых, что, пожалуй, самое главное, рабочий день на предприятиях Бежицкого района сейчас начинается в разное время. Благодаря этому, утренние часы «пик» перестали быть столь напряженными.

Начали реконструкцию энергопитаний подстанций. Это позволит увеличить количество машин на бежицкой линии. Для увеличения надежности энергоснабжения заменяем сейчас на подстанциях ртутные выпрямители кремниевыми — они лучше ведут себя в эксплуатации, не боятся перегрузок.

Что нового на наших маршрутах и каковы ближайшие перспективы?

— Об одной новости уже знают все, кто ездит на нашей «четверке». На прошлой неделе мы закончили сооружение кольца у Кургана бессмертия, и теперь здесь, поближе к зоне отдыха, ко Дворцу спорта, а не у Дома одежды, конечная остановка маршрута.

На будущей неделе пойдут прямо, не заходя к Дому одежды, троллейбусы также третьего и седьмого маршрутов. И путь станет короче, и водителям легче; не надо делать неудобного поворота.

Дальнейшее развитие троллейбусных линий сейчас всецело зависит от строительства нового дело и тяговой подстанции, которые сооружаются в Бежицком районе. Пока дела на стройке идут неважно — ассигнованные средства не используются. Но принимаются меры, чтобы построить депо и подстанцию в срок - в 1969 году.

Вместе с их вводом в эксплуатацию начнем строить линию от холодильника к камвольному комбинату - через Новый Городок. Эти работы рассчитаны на 1969-1970 годы.

Уже имеется документация на строительство линии от железнодорожного вокзала ст. Брянск-I до фосфоритного завода. Но строить линию будем после того, как свяжем троллейбусным сообщением холодильник и камвольный комбинат.

Жители 311-го квартала часто обращаются к нам с вопросом; не думаем ли мы приблизить к ним троллейбус? Думаем. Хотя планами это и не предусмотрено, мы намерены в будущем году продлить линию троллейбуса за совпартшколу. Тут мы уьем двух зайцев; приблизим транспорт к жителям 311-го квартала и несколько разгрузим кольцо, возле которого сейчас скапливается масса людей.

Имеется также в виду в будущем году связать линией троллейбуса Фокинский район с новым Центральным рынком.

/Горьков, Г.В. Троллейбус: 1968-1970 годы: [начальник управления троллейбуса рассказывает о развитии троллейбусного движения в г. Брянске] / Г.В. Горьков // Брянский рабочий.- 1968. - 20 июня./

### **«Десна» — маршрут фирменный**

1971 г.



Коллектив управления троллейбусом подготовил к 825-летию со дня основания Брянска и 28-й годовщине освобождения области от немецко-фашистских захватчиков своеобразный подарок горожанам.

Вчера на улицы города вышли нарядные троллейбусы, на бортах которых большими бук-

вами написано «Десна».

Такие машины начали курсировать по четвертому маршруту от телецентра до Кургана Бессмертия. Этот маршрут станет отныне фирменным. Для его обслуживания выделено двенадцать только что полученных с завода троллейбусов, которые поведут лучшие водители управления. Это ударники коммунистического труда Евгений Мельников, Раиса Медведева, Николай Грибанов, Лидия Федонина, Лидия Макеенко, Василий Валегов, Алексей Бурносков, Анатолий Артамонов и другие. Перед ними поставлена задача сделать все для того, чтобы культура обслуживания пассажиров на маршруте была образцовой.

/«Десна» - маршрут фирменный // Брянский рабочий.-1971.- № 220 (7 сент.). - С. 4./

### **Троллейбус пойдёт до Камвольного**

1972 г.



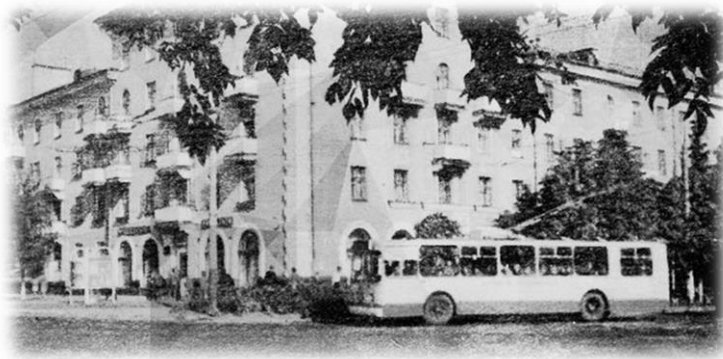
Принято решение о строительстве троллейбусной линии от остановки «Северная» до камвольного комбината. К 1 августа нынешнего года должны быть реконструированы участок Литейной улицы от железнодорожного переезда до улицы Камвольной и улица Камвольная. Долевое участие в дорожных работах примут камвольный

комбинат, автоколонна №1148, хлебокомбинат № 3 и маслобаза. Строительно-монтажное управление №1 и Брянское монтажное управление «Центроэлектромонтажа» во втором квартале обязаны установить опоры и смонтировать контактную и кабельные сети троллейбусной линии.

/Троллейбус пойдёт до Камвольного // Брянский рабочий. - 1972. - 6 апр. - С. 2./

## Новые маршруты троллейбуса

1976 г.



В канун праздника в Советском районе пошли троллейбусы по новому маршруту — номер семь. Введение в эксплуатацию контактной сети от улицы Бежицкой до аэропорта позволило связать его через проспект Ленина и улицу Красноармейскую с Магистральной.

Изменился маршрут движения уже знакомых нам троллейбусов № 3 и 10. Тройка следует теперь по маршруту Стальзавод — Центральный рынок, по улицам Ульянова, 3-го Интернационала, Куйбышева, Бежицкой, проспекту Ленина, Красноармейской и Октябрьской. В обратном направлении этот номер идет также через проспект Ленина и улицу Бежицкую. Маршрут номера десятого: Бежицкий рынок — Центральный рынок идет по улице Красноармейской и дальше, мимо памятника летчикам.

*В. Снегов*

/Снегов, В. Новые маршруты троллейбуса / В. Снегов // Брянский рабочий. - 1976. - № 261 (4 нояб.). - С. 2./

## Катят без остановки

1977 г.



Обращаюсь к вам по поручению группы пассажиров, ехавших 24 января в троллейбусе третьего маршрута № 279 в 3 часа дня. Садись в троллейбус на остановке «Цирк», ожидали его 35 минут. А над головой табличка: «Интервал движения — 5-7 мин.».

Подъезжаем к остановке «Курган Бессмертия». Голос водителя: «Курган, есть на выход?» — «Есть». Едем дальше. Опять голос водителя: «Пединститут, есть на выход?» Таких не оказалось. И водитель преспокойно ведет машину без остановки до «Больницы», хотя на остановке «Пединститут» толпа студенток. Не обидно, если бы не было мест, но ведь вся середина салона была свободной.

Значит, студентки те ожидали этого троллейбуса более 40 минут, и теперь стоять им до следующего, а остановится ли следующий? Соседская девушка, тоже студентка этого института, гово-

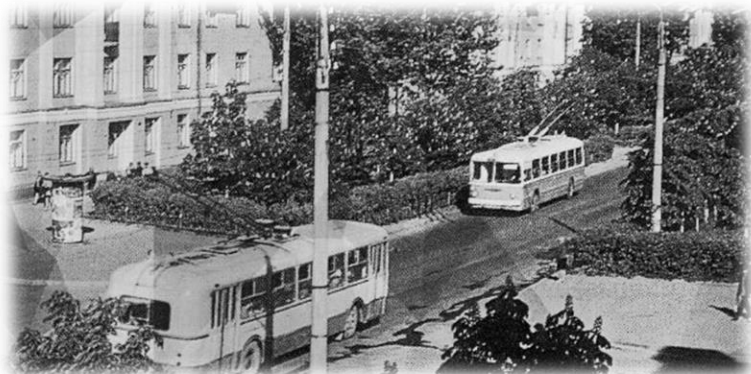
рила мне: «Тетя Таня, так тяжело уехать от института в Бежицкий район, по два-три троллейбуса проходят и не останавливаются». Теперь в этом я убедилась сама.

Т. СИДОРОВА.

/Сидорова, Т. Катят без остановки / Т. Сидорова //Брянский рабочий. - 1977. - № 34 (10 февр.). - С. 2./

## Всегда уезжаешь с трудом

1978 г.



Связь северной окраины Бежицкого района с центром Брянска остается неудовлетворительной, несмотря на попытки улучшить ее. Единственную из них можно вспомнить не лихом: с открытием 10-го маршрута оба троллейбуса (3 и 10) пошли закольцованным путем навстречу друг другу, можно было быстро уехать.

Однако это вскоре кому-то не понравилось, «десятку» обрезали, и посыпались на бедную «тройку» эпитеты один неслестней другого.

Нет регулярности движения транспорта, в течение суток два раза бывают провалы до 50 минут. Объясняют это «обедами» как на троллейбусе, так и на автобусе. Неблагополучно с оплатой проезда. Если в переполненной машинке (а она почти всегда такая) передал сзади деньги, билета не получишь. В Воронеже в любой машине между окон установлены компостеры, протяни руку: щелк — и готово. Абонементы продаются всюду, в каждой машине.

Аэропорт. Маршрутное такси в Бежицкий район — это фикция. Когда тебе нужно уехать, надейся только на случай. Если из аэропорта в Советский район выходит 6—7 машин, то в Бежицкий за то же время всего лишь одна. А ведь в Советский район можно уехать троллейбусами, в Бежицкий же, надежда только на редкую переполненную «тройку».

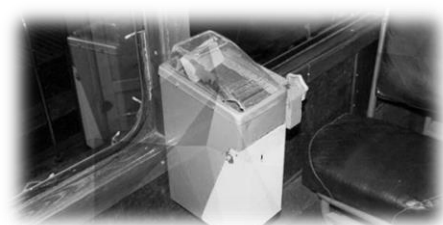
**Предложения:** надо закольцевать на «Дружбе» 3 и 12 маршруты навстречу друг другу, без всяких перерывов, с интервалами в часы «пик» не более восьми минут, в остальное время не более 15 минут вывесить на остановках время прохождения машин; установить компостеры, обеспечить водителей и киоски абонементами; ввести троллейбус аэропорт — камвольный и автобус аэропорт — Сельцо (или маршрутное такси); упорядочить движение всех видов транспорта в вечернее время; вдвое (а в часы «пик» — втрое) увеличить количество троллейбусов на третьем маршруте.

М. ЛЕВИТИН.

/Левитин, М. Всегда уезжаешь с трудом / М. Левитин // Брянский рабочий.— 1978.— 23 март.— С. 4./

## Бескассовый метод

1978 г.



В июне работники троллейбусного управления провели выборочное обследование по выявлению пассажиров, не оплативших проезд.

Итоги оказались огорчительными: 6,2 процента. За 8 месяцев оштрафовано 5.630 безбилетников. Им, наверное, неиз-



вестно, что каждые заплаченные за проезд четыре копейки распределяются таким образом: на ремонт троллейбуса отчисляется 1,6 копейки, за электроэнергию — 0,4 копейки, зарплата водителям, слесарям и т. д. — 2 копейки.

Нередки случаи, когда возникают конфликты между безбилетниками и контролерами. Недобросовестные люди пытаются оправдаться, иногда прибегают к оскорблениям, отказываются отвечать за нарушение правил пользования городским транспортом, а некоторые рядом стоящие пассажиры оправдывают нарушителей.

Для пассажира удобно приобрести месячный проездной билет или абонементный талон. Нами расширена сеть реализации абонементных талонов: в настоящее время они продаются в 113 точках города. За первое полугодие от их реализации получено 19,3 процента от общего дохода.

Бывает, стоит человек в ожидании троллейбуса минут пять рядом с газетным киоском, а приобрести талон не удосужится и, войдя в салон, «забудет» опустить в кассу четыре копейки. Вот и штраф, неприятность. Много случаев, когда пассажир стоит у кассы троллейбуса с монетой достоинством 10, 15, 20 копеек, едет без билета и не подумает приобрести абонементные талоны, предлагаемые контролерами. В результате вынуждены тоже уплатить штраф. Хочется, чтобы каждый пассажир построже относился к себе и другим.

В целях улучшения культуры обслуживания сейчас идет подготовка к переходу на бескассовый метод работы. С 1-го октября этого года в большинстве машин установлены компостеры, и пассажиры обязаны будут абонементные талоны компостировать, а не опускать в кассу.

*А. МИХАЛЕВ, начальник службы движения троллейбусного управления.*

/Михалев, А. Бескассовый метод / А. Михалев // Брянский рабочий.— 1978.— № 233 (5 окт.). —С. 2./

## Сюрпризы на маршрутах

1981 г.



Нередкая для нашего областного центра картинка: на троллейбусной остановке толпятся люди, поглядывают на часы, высовываются на проезжую часть: «Не идет ли!..» И вот, наконец, троллейбус подходит, а за ним впритирку — второй, а там, слушается, и третий. Пассажиры, естественно, бранят троллейбусников...

«Зачастую такие претензии к нам несправедливы, — пишет в редакцию группа водителей троллейбусов (под письмом 22 подписи). — За нарушение графика движения мы сами несем ответственность. Отклонение от графика считаемся нарушением правил технической эксплуатации. За это нас, в частности, лишают премиальной доплаты. Так что сами мы всегда стремимся работать ритмично.

Но в зимнее время нас часто подводят дорожные службы горкомхоза. После выпадения снега дороги, как правило, очищаются и обрабатываются противогололедной смесью с большим опозданием и некачественно.

Особенно в безобразном состоянии находятся остановочные площадки и подъезды к ним...»

Получив это письмо, редакция совместно с ГАИ и управлением троллейбуса организовала рейд.

Особенно много недостатков было выявлено в Бежицком районе. В крайне запущенном состоянии находилась дорога на улице Камвольной. На улице III Интернационала — от улицы Куйбышева до улицы Брянской Пролетарской дивизии — сплошной испытательный полигон: ямы, ледяные надолбы. В неудовлетворительном состоянии были практически все разворотные кольца, многие участки на поворотах. Кстати, эти зоны дороги, наиболее трудные для водителей, плохо содержатся и в Володарском, и в Фокинском районах.

Несколько лучше оказалось положение в Советском районе. Но и здесь на улицах Емлютина и Октябрьской то там, то тут — лед, ямы, а улица Горбатова чуть ли не сплошь в ледяных буграх и выбоинах.

Особенно же запущенными во всех районах города оказались остановочные площадки и подъездные пути к ним. А что это означает на практике?

...Ехал человек домой. Вместе с женой. Возвращался в прекрасном настроении после воскресной прогулки. Вот и остановка. Стал выходить — поскользнулся и сломал ногу. Беда для семьи, урон для производства. Такое произошло со слесарем завода ирмаш В. А. Моисеевым на конечной остановке троллейбуса шестого маршрута на улице Горбатова.

Подобных примеров можно привести десятки. Но это одна сторона дела. Обратимся еще раз к письму водителей.

«К чему приводят все эти колдобины, ямы, наледи, ледяные глыбы? Стоишь на остановке, производишь посадку пассажиров, и вдруг стоящий троллейбус резко идет в сторону, то есть съезжает с бугра или в сторону от пассажиров, или прямо на пассажиров. Пассажиры, не ожидавшие этого маневра от троллейбуса, шарахаются, остерегаясь быть сбитыми. А водитель ничем не может им помочь. Загрузившись на такой остановке, троллейбус иногда не может сдвинуться с места — мешают ямы или бугры. Троллейбус буксует минуту, две, три, сзади собирается очередь других троллейбусов. Водитель нервничает. Принимает все меры, чтобы освободить место другому троллейбусу. Вырвавшись наконец, водитель вынужден превышать скорость, чтобы прибыть на конечный пункт вовремя. Но на следующей остановке... то же самое...

Превышение же скорости, сами понимаете, чем порой оборачивается.

В таком же состоянии, как описано выше, мы увидели многие остановки даже на центральных улицах в Бежицком районе. И, представьте, в таких многолюдных местах, как БМЗ, ателье «Березка», больница №1, почта, колхозный рынок, кинотеатр «Россия»...

А на Набережной в Советском районе, где масса остановок и всегда прямо-таки столпотворение и транспорта, и пассажиров-пешеходов, покачал головой начальник эксплуатации ДЭУ горкомхоза В. Я. Гапонов, которого пригласила с собой рейдовая бригада. Он, оказывается, и мысли не допускал, что подъездные пути и остановочные площадки могут быть в таком запущенном состоянии.

Нельзя не привести такой факт. Тов. Гапонов отдал распоряжение, и за каких-то два-три часа, пока разъезжала рейдовая бригада, мощным грейдером были сняты ледяные надолбы у больницы на улице Калинина, у завода дорожных машин, у кинотеатра имени 50-летия ВЛКСМ и у магазина «Заря» на улице Красноармейской.

А ведь обычно дорожники сетуют на нехватку техники и другие, так называемые «объективные» причины. Когда припечет, находят, оказывается, и средства, и возможности!

Надо отдать должное, в последние недели дорожные службы города заметно оживили работу. Этому помогла активная реакция горкома партии и городских властей на публикацию в «Светофоре» корреспонденции «Каток на дороге» («Брянский рабочий» за 16 января текущего года), в кото-

рой речь шла о беспорядках на автобусных маршрутах. А автобусные и троллейбусные линии в нашем городе, как известно, часто совпадают.

Способствовала наведению порядка и длительная оттепель: стало легче убирать наплывы льда и пласты слежавшегося снега. И большинство дорог, подъездных путей, остановочных площадок обрели наконец вполне приличный вид.

Но вот опять сыпанул снег, и, надо полагать, впереди нам не избежать новых февральских, а то и мартовских заварух. Наш призыв к работникам дорожных служб: не допускать прошлых ошибок, очищать от снега и обрабатывать противогололедной смесью дороги своевременно, постоянно поддерживать их в надлежащем порядке.

Хочется напомнить, что у каждой троллейбусной и автобусной остановки тоже есть хозяин — все они закреплены за домоуправлениями и ЖКО, за различными предприятиями и организациями (как правило, находящимися по соседству). Учитывая горький опыт нынешней зимы, да и предыдущих, не следует ли нам указать этих хозяев на каждой остановке в специальных табличках? Дабы сразу было видно, как печется данный хозяин о благе своих работников, гостей и всех жителей нашего города. А можно и без табличек: ведь хозяевами их определили органы Советской власти. Нужно оправдывать доверие. И, надо полагать, органы власти в свою очередь спросят с тех, кто не выполняет их решений.

*Рейдовая бригада: В АЛДОШИН — инженер дорожного надзора ГАИ УВД, старший лейтенант милиции; Е. ДЕКАПОЛЬЦЕВА — старший инженер службы движения управления троллейбуса; Ю. ЗУБАРЕВ — главный ревизор по безопасности движения управления троллейбуса: **Н. ИВАНИН** — корр. «Брянского рабочего».*

/ Иванин, Н. Сюрпризы на маршрутах / Н. Иванин // Брянский рабочий.- 1981.- № 35 (12 февр.). - С. 2./

## "Четыре копейки"

1984 г.



В публикации под таким заголовком (16 ноября 1983 г.) газета своевременно подняла вопрос о проезде в городском пассажирском транспорте. Думается, в том, чтобы количество «зайцев» у нас уменьшилось, не последнюю роль должны сыграть водители троллейбусов. Ведь все они наделены правами контролеров, однако используют эти права от случая к случаю, и то в основном на конечных остановках. Если все водители будут почаще проверять, оплатили ли их пассажиры свой проезд, любители проехать за государственный счет призадумаются.

И еще. Думаю, что в определенной мере способствует «размножению» «зайцев» и случающиеся пока перебои в движении городского транспорта. Нередко в часы «пик» мне приходится у остановки «Драмтеатр» ждать троллейбус до 20 минут. Естественно, за это время здесь собирается большая толпа. Подходит троллейбус, начинается «давка», которая продолжается и в салоне. Потому и находятся такие, кто умышленно не берёт билет. Причем без всякой боязни быть задержанным. «Контролер сюда не войдет — не пробиться, водитель не проверит» — так примерно рассуждают они. А укору честных пассажиров таким ничто. Однажды пристыдила молодых парней, а в ответ — оскорбления.

Если троллейбусы будут ходить точно по расписанию, не будет таких «заторов». А значит, меньше станет у нечестных людей возможности проехать «зайцем».

К. ИЛЬИНА, жительница г. Брянска, пенсионерка.

/Ильина, К. "Четыре копейки" / К. Ильина // Брянский рабочий. - 1984. - № 69 (22 март.). - С. 2./

## Из фотоочерка "Утро города"

1984 г.

Утро всегда начало. Дню. Году. Новым делам.

Когда над придеснянской поймой еще только приподнимается оранжевая горбушка солнца, рабочий Брянск уже на ногах. Прошуршали по улицам снегоуборочные трудяги. **Вышли на маршруты первые троллейбусы.** К газетным киоскам устремились со свежими новостями автомобили почты...

<...>

У моего города почти тысячелетняя история, но крупным индустриальным центром страны он стал за годы социалистического строительства. Около ста производственных объединений и предприятий включаются каждое утро в трудовую жизнь.

<...>

Минута, еще одна утренняя минута прошла, давая разбег рабочему дню. И я невольно задаюсь вопросом: а сколько она принесла нам, людям? Статистика говорит: за одну минуту у нас на Брянщине выпускают свыше 200 погонных метров ткани, 17 пар обуви, 62 квадратных метра стекла, свыше 830 банок консервов, более чем на 670 рублей мебели, а всего валовой продукции на сумму более чем 31 тысяча рублей. За одну минуту!

Утро — всегда начало...



**Н. Пяткина, М. Атаманенко**

/Пяткина, Н. Утро города / Н. Пяткина, М. Атаманенко // Работница. - 1984. - № 1./