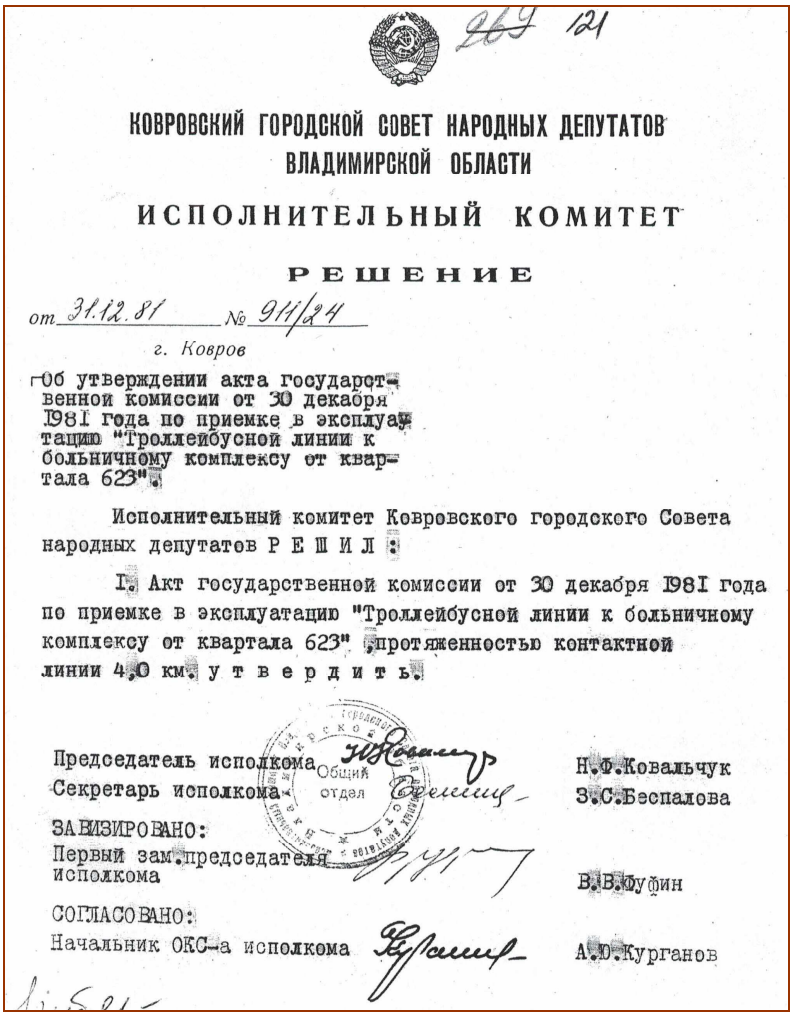
РСФСР
Министерство жилищно-коммунального хозяйства
КОВРОВСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ТРАНСПОРТА

«УПРАВЛЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ТРАНСПОРТА»
при УКХ ИСПОЛКОМА КОВРОВСКОГО ГОРСОВЕТА»

ЧАСТЬ 3.3.
«КОВРОВСКОЕ УТТ ПОД РУКОВОДСТВОМ А.Л. КЛЕЙМАНА»
(08.12.**1981** – 27.04.**1995** гг.)

Глава 3.4.1.	Развитие троллейбусного движения (19812-1985 гг.).
Глава 3.4.2.	Троллейбусное движение в период «перестройки» М.С. Горбачёва (1985-1991 гг.).
Глава 3.4.3.	Троллейбусное движение в г. Коврове в Российский период «дикого капитализма» (1992-1995 гг.).

* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *



121

КОВРОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

РЕШЕНИЕ

от 31.12.81 № 914/24

г. Ковров

Об утверждении акта государственной комиссии от 30 декабря 1981 года по приемке в эксплуатацию "Троллейбусной линии к больничному комплексу от квартала 623".

Исполнительный комитет Ковровского городского Совета народных депутатов Р Е Ш И Л :

I. Акт государственной комиссии от 30 декабря 1981 года по приемке в эксплуатацию "Троллейбусной линии к больничному комплексу от квартала 623", протяженностью контактной линии 4,0 км, у т в е р д и т ь.

Председатель исполкома Н.Ф.Ковальчук
Секретарь исполкома З.С.Беспалова

Общий отдел

ЗАВИЗИРОВАНО:
Первый зам.председателя исполкома В.В.Фуфин

СОГЛАСОВАНО:
Начальник ОКС-а исполкома А.Ю.Курганов

ГЛАВА 3.3.1.
«РАЗВИТИЕ ТРОЛЛЕЙБУСНОГО ДВИЖЕНИЯ В г. КОВРОВЕ»
(1981 – 1985 гг.)

1981 год

*«После снятия В.А. **Бабурина** по результатам внеочередной (по жалобе) проверки УТТ комиссией из МКХ РСФСР **начальником УТТ** назначили Александра Львовича **Клеймана**, который работал в Ковровском карьероуправлении.*

*Когда пришёл **Клейман** А.Л., он гонял в первую очередь плановый отдел «как сидировых коз» – анализы, анализы… Мы какие только анализы не делали… И уже через месяц мы, наконец-то, опять стали получать премии. Мы выполнили все показатели, он всё проанализировал, всё взвесил, маховик прокрутил и всё запустил как должно…*

***Клейман** А.Л. был очень хороший администратор, у него была «светлая» голова, молодец он был…»…*

1982 год

*«К началу **1982** г. **начальником УТТ** уже безо всяких «и.о.» стал А.Л. **Клейман**. Тем временем коллектив УТТ продолжал выигрывать соцсоревнования, там имелись комсомольские (на машине 48, окрашенной в бледно-голубой цвет) и даже семейные экипажи (например, муж и жена Балдины, обслуживавшие машину №33). Таких водительских семей к середине 1980-х гг. в коллективе набралось целых пять.*

Пассажиры продолжали требовать увеличения числа машин на линиях, в первую очередь на маршруте №6 – трёх машин в час пик там явно не хватало, ибо интервал движения возрастал до 18-20 минут. Препятствий к этому было несколько. Во-первых, проблемы в электроснабжении маршрутов – подстанций всё ещё не хватало, а 6-й маршрут вообще был введён в строй с недоделками в системе электроснабжения. Во-вторых, впервые стало не хватать списочного состава троллейбусов – увеличить выпуск было обещано с покупкой новых «бортов». Некоторые граждане удивлялись, почему идущие из депо для «прохождения службы» на 5-м маршруте троллейбусы не берут пассажиров – им долго приходилось разъяснять, что это не положено. В конце концов, был найден компромисс – иногда один такой троллейбус «нацеплял» цифру 1 и шёл как «полноправный рейсовый», а на вокзале уже менял маршрутоуказатель на №5.

Кстати, о маршрутоуказателях. В феврале 1982 г. были введены новые бортовые маршрутоуказатели с цветовой системой различения маршрутов (по отдалённой аналогии с питерским трамваем). Цветовой фон для цифры маршрутоуказателя обозначал часть города, в которую следует данный маршрут. Маршрутам №1 и №2 был присвоен зелёный фон, маршрутам №5 и №5а – синий, маршруту №6 – жёлтый, маршруту №9 – бурый. Передние маршрутоуказатели остались прежними – в них было оставлено посередине лишь небольшое окно на одну цифру, а «за стеклом» была помещена лента с номерами всех маршрутов – водителю нужно было лишь прокрутить её до того момента, как в окошке появится нужный ему маршрут. Был введён новый тип заднего маршрутоуказателя – на борту около правого поворотника появился диск с окошком, внутри которого по кругу были помещены цифры с номерами маршрутов. Принцип тот же – покрутишь, и нужный номер выползет на обозрение. Однако популярности у водителей задний маршрутоуказатель не приобрёл, его показания вечно отличались от бокового и переднего, так что номерам маршрутов сзади ковровчане в жизни не доверяли.

*В конце **1981** г. была сдана строителями новая троллейбусная линия от перекрёстка улиц 3. Космодемьянской и Космонавтов до «Больничного комплекса» (официальное название которого было «Медико-санитарная часть ЗиДа», сейчас «Центральная городская больница»). Участок бетонной дороги, шедшей в посёлок Заря, от перекрёстка до села Андреевское был расширен и заасфальтирован, далее вдоль микрорайона «Солнечный» была проложена абсолютно новая дорога, а у поликлиники МСЧ было оборудовано разворотное кольцо. Пассажирское движение по новой ветке было открыто в январе **1982** г.*

Первоначально она рассматривалась как продолжение уже имеющегося маршрута № 5, который стал называться «Вокзал – Больничный комплекс». Теперь, проехав улицу 3. Космодемьянской, «пятёрка» поворачивала не налево (на ул. Космонавтов), а направо, на ул. Еловую, и шла ещё 4 остановки. Параллельно сохранялся и маршрут №5а от вокзала до ул. Моховой. Однако при новой системе жителям 623 квартала, желающим добраться до центра города, приходилось совершать ненужную поездку на комплекс, да ещё покупать по новому билету на поездку оттуда, т.е. переплачивать вдвойне. До конечной же маршрута №5а топать было далеко – собственно, из-за этого и возникло круговое движение «пятёрки» вокруг микрорайона. Учтя всё это, руководство города и УТТ практически сразу же (в середине 1982 г.) перекроило маршрутную карту. Маршрут № 5 был восстановлен в своём прежнем варианте (ул. Зои Космодемьянской – поворот налево – ул. Космонавтов). А движение по трассе «Вокзал – Швейная фабрика – Больничный комплекс» стало считаться новым маршрутом, которому присвоили № 4 – ибо он имел счастье пересекаться с трассой 4-го автобуса у села Андреевское (ул. Мичурина). При такой раскладке пострадал маршрут №5а – он, как «третий лишний», был формально отменён, хотя ещё в течение двух лет троллейбусы периодически назначались по его трассе одновременно с идущими до швейной фабрики.

*К открытию нового маршрута Ковров получил 5 новых троллейбусов – всё те же «ЗиУ-9Б». В течение **1982** г. планировалось получить ещё 10 машин (итого за год 15).*

Также на этот год было запланировано продлить маршрут № 4 от больничного комплекса до троллейбусного парка. Протяжённость контактной сети достигла 49 км, вступила в строй очередная тяговая подстанция (многострадальная № 2 на ул. Ф. Талантова), которая «взяла на себя» линии 6-го маршрута. На 2-ю половину 1982 г. и весь 1983 г. (по докладу тогдашнего предс. горисполкома Н.Ф. Ковальчука) наметили ввести в строй ещё 3,4 км троллейбусных путей. Были подведены итоги пассажироперевозок за прошлый 1981 г. – как оказалось, ковровские троллейбусы перевезли 16,7 млн. пассажиров, почти на уровне 1980 г. …

*В конце концов, безбилетники окончательно «достали» УТТ – в марте **1982** г. был проведён рейд по троллейбусам совместно с общественниками и сотрудниками милиции (штатных контролёров в УТТ не было до начала 1990-х гг.). Об итогах рейда, правда, печать повествует скупо – видимо, по двум причинам: первая – у большинства «зайцев» билеты на руках всё-таки имелись, только они за них не платили; вторая – подобные рейды находились на грани нарушения социалистической законности, ибо приоритетной задачей милиции до принятия закона 1991 г. считалось предупреждение правонарушений, а не ловля нарушителей, тем более в форме засады. Собственно говоря, в определённой степени нарушением закона такие рейды считаются и по ныне действующему российскому законодательству, из-за чего в ряде городов (в том числе в Москве) также слушаются дела против их участников и инициаторов. Вместо результатов «охоты на зайцев» «Знамя труда» опубликовала благодарность пассажиров водителю Лилии Владимировне Антоновой (троллейбус № 50) за культуру общения и обслуживания граждан…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

<u>Май **1982** г.</u> *«Из металлолома, собранного школьниками города, был изготовлен «**Пионерский троллейбус**». Почётное право на его вождение получила победительница городского конкурса водителей троллейбусов Наталья **Филимонова**. Она стала почётным пионером Ковровской пионерской организации… В. Михайлов, 1-й секретарь ГК ВЛКСМ»* [«ЗТ», 18.05.1982].

«За 1981-1982 годы было собрано более 150 т железного лома, и вот по улицам Коврова едет ещё один троллейбус – «Пионерский».

*На митинг приглашена водитель пионерского троллейбуса Наташа **Филимонова**, комсомолка, победитель конкурса водителей троллейбусов.*

Председатель дружины школы № 2 А. Жезлов под горячие аплодисменты повязывает Наташе пионерский галстук и вручает символический ключ от троллейбуса.

– Обещаю вам от имени нашего экипажа отлично водить троллейбус, а вас призываю отлично учиться, – обращается к пионерам почётная гостья. – Хочется, чтобы в будущем году по нашим улицам ходил ещё один пионерский троллейбус…» [«ЗТ», 21.05.1982].

*«Проблему оплаты проезда попробовали было решить с помощью абонементных талонов и компостеров – идею подсказал через газету один пассажир из Подмосковья. Главный плюс затеи виделся в том, что талонная система исключала возможность оторвать билет без денег. 13 июня **1982** г. **шеф УТТ А.Л. Клейман** заявил, что компостеры будут устанавливаться в машинах по мере их приобретения. Однако замысел был погублен с неожиданной стороны – никто не брался за реализацию талонов, в том числе «Союзпечать». Пассажиры тоже не проявили к талонам энтузиазма – ведь пятачком можно было расплатиться как в троллейбусе, так и в автобусе, а талоном – только в «рогатом». Поэтому народ выдвинул предложение ввести единые талоны на троллейбус и автобус, однако это сделать оказалось невозможным из-за разной подчинённости ведомств (троллейбус находился в ведении города, а автобус – в областном). В итоге к декабрю 1983 г. компостеры были отменены, не будучи введёнными в действие. Правда, в старых машинах ещё до самого их списания в начале 1990-х гг. можно было видеть заранее установленные и по забывчивости не снятые компостеры старого образца. С «зайцами» было решено бороться другими методами.*

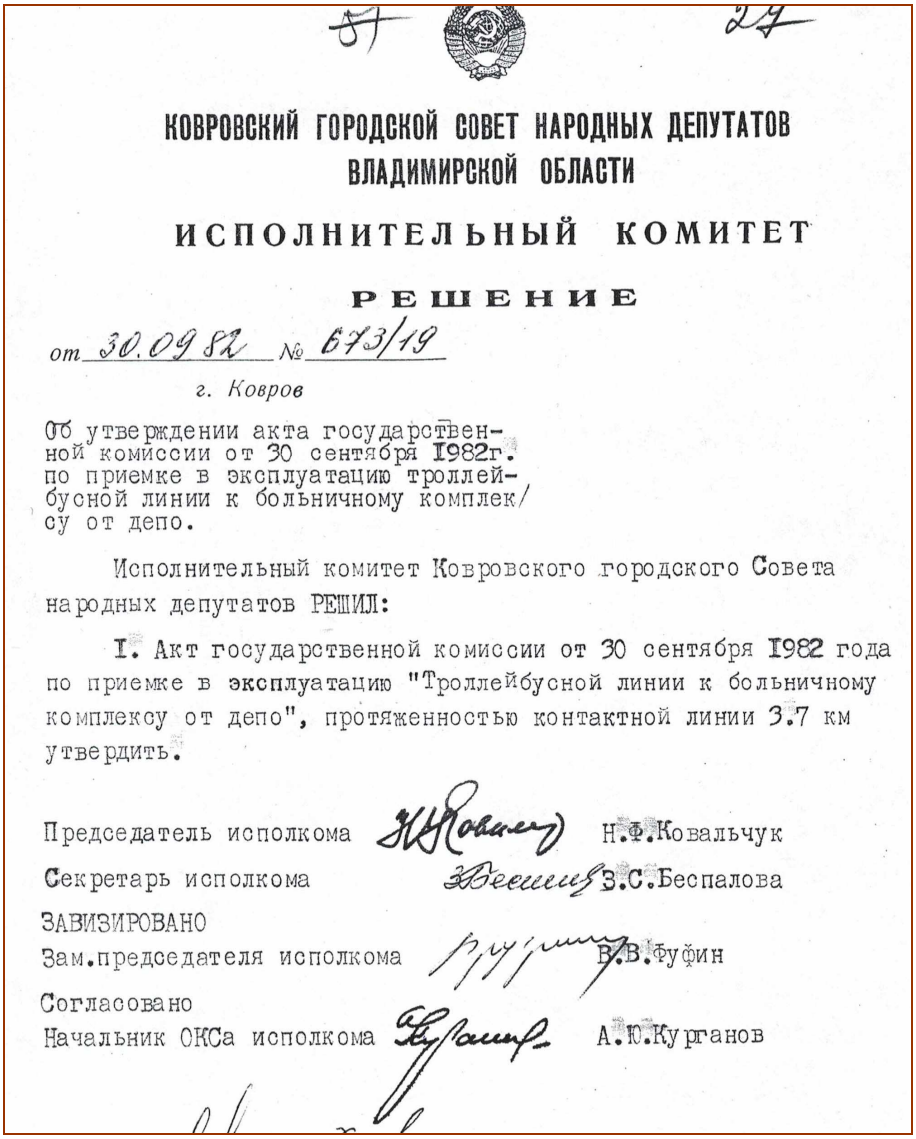
Как бы «в отместку» за «заячий» рейд народный контроль 7 июня 1982 г. провёл проверку работы троллейбусов на маршрутах №№2, 5 и 6. Выяснилась весьма неприглядная картина массовых «приписок» рейсов диспетчерами, в то время как троллейбусы безбожно опаздывали или вообще отсутствовали на линии. К примеру, троллейбуса № 46 на самом деле не было на линии с 21-00, однако по ведомости диспетчера он всё это время числился как исправно ходивший. С 22 часов отклонения от графика составляли 25-47 минут, интервал движения вырос до 25 минут. По результатам проверки был проведён внутренний «разбор полётов» с соответствующими оргвыводами.

*В августе **1982** г. в Коврове прошёл 2-й областной конкурс молодых водителей троллейбусов. Водители состязались в теории устройства троллейбуса и ПДД, культуре обслуживания пассажиров и гонках на троллейбусах. Если в теории достойно показали себя ковровчане, то в культуре обслуживания, к сожалению, победил г. Владимир.*

В канун Дня Конституции 1-й пробный троллейбус прошёл по линии 2-й очереди маршрута № 4 – от троллейбусного депо до больничного комплекса. Для этого через лес («Чёрный дол») вдоль пос. Мирный была прорублена новая автодорога с одной промежуточной остановкой. Таким образом, появилась возможность замкнуть в кольцо линии 2-го и 4-го маршрутов. Было объявлено, что после проведения пуско-наладочных работ новая линия вступит в строй. У троллейбусного депо планировалось оборудовать разворотное кольцо, где вместе с «четвёркой» должен был разворачиваться и маршрут № 2.

*К ноябрю **1982** г. УТТ смогло повысить заработную плату сотрудникам с 160-170 до 210 рублей (у водителя до 250), что должно было сократить «текучку». Начата подготовка кадров совместно с соседним СПТУ № 35, в результате чего стипендия была уменьшена до «общестуденческой» 30 рублей – разница с прежними 65 рублями проходила как «доплата до ставки I разряда». Потенциальные кандидаты тут же испугались 30-рублевой цифры, приток заявлений резко сократился, вследствие чего уже через два месяца УТТ вынуждено было в своём объявлении о приёме на учёбу вернуть прежнюю*

единую цифру стипендии – 65 рублей. В штате состоял 91 водитель, половина из которых – женщины. Имелось даже 5 семейных экипажей…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].



КОВРОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

РЕШЕНИЕ

от 30.09.82 № 673/19

г. Ковров

Об утверждении акта государственной комиссии от 30 сентября 1982г. по приемке в эксплуатацию троллейбусной линии к больничному комплексу от депо.

Исполнительный комитет Ковровского городского Совета народных депутатов РЕШИЛ:

1. Акт государственной комиссии от 30 сентября 1982 года по приемке в эксплуатацию "Троллейбусной линии к больничному комплексу от депо", протяженностью контактной линии 3.7 км утвердить.

Председатель исполкома Н.Ф.Ковальчук

Секретарь исполкома З.С.Беспалова

ЗАВИЗИРОВАНО

Зам.председателя исполкома В.В.Фуфин

Согласовано

Начальник ОКСа исполкома А.Ю.Курганов

Комиссия УТТ (**1982** г.) (фото из архива О.М. Веденеевой)
…, **Холина** В.В. (предс. месткома), **Нигулас** А.Р. (гл. инж. УТТ), **Пипкина** Св.

Декабрь **1982** г. *«Спит город. Ночи сейчас тёмные, глухие, рассвет поздний, неторопливый.*

Пять часов восемнадцать минут. 1-й троллейбус выходит на линию. А за ним, следуя графику, – второй, третий, четвёртый. Спешат доставить людей на предприятия и в учреждения, учащихся – в школу.

Темнота – враг водителя. Плохо просматривается дорога, посадочная площадка. Нужен глаз да глаз. Вот мамаша ведёт за руку малыша. Торопится, нервничает. Время, отпущенное на посадку, вышло, нужно отправляться, чтобы не выйти из графика. Но водитель ждёт. Потом наверстает потерянные минуты.

Троллейбус ведёт Наташа ***Филимонова****. Сегодня у неё 4-й маршрут – сложный и самый продолжительный. Но она к трудностям привыкла. В управлении троллейбусного транспорта – с* ***1977*** *года. За это время – ни одного нарушения, ни одной жалобы на культуру обслуживания. Здесь встретила своего мужа Владимира. Теперь у них – семейный экипаж.*

Семейных экипажей в депо немало: Балдины, Горячевы, Макаровы, Сенченковы, но экипаж Филимоновых считается лучшим. Не случайно именно им школьники города передали «Пионерский» троллейбус, приобретённый на средства от собранного металлолома…

Непросто выходить на работу, когда город погружен в сон, возвращаться далеко за полночь. Уходить от семьи в выходные и праздники, вести машину в снег, гололёд, туман. Нужно учесть, что половина водителей – представительницы «слабого пола».

Но это – одна сторона профессии водителя. Другая – ежедневный контакт с людьми. Вы когда-нибудь задумывались, сколько пассажиров одновременно едет в салоне троллейбуса? Паспортная наполняемость машины – 125 человек, а в часы «пик» эта цифра значительно больше. Вот где нужна выдержка: водитель в ответе за безопасность всех этих людей.

Не каждому по плечу такая психологическая нагрузка. Из 100 водителей лишь 19 проработали больше пяти лет. Среди них экипаж Балдиных, Н. Дурина, Т. Абрамова. Они в депо – со дня его основания и профессии своей менять не собираются.

Татьяна Абрамова выучилась на водителя 1 класса. Работает в паре с Александром Гурковым. Их экипаж считают лучшим комсомольско-молодёжным в управлении.

Есть некая романтика в профессии водителя: независимость, покорение техники, борьба с сюрпризами дороги. Эта романтика манит молодёжь. И каждый год на курсы в УТТ приходят новые юноши и девушки. Вам, наверняка, приходилось видеть на улицах города учебный троллейбус. Иной раз и подосадуете, что пустая машина проходит мимо остановки. Стажируются курсанты, а рядом с ними – опытные наставники. Более 210 часов проводят курсанты в учебном троллейбусе, из них 73 – непосредственно за штурвалом. И ещё 280 часов управляют машиной под контролем наставника.

Однако что же мы всё о водителях! ***Управление троллейбусного транспорта*** *– это и служба движения, и отделения планового и профилактического ремонта, и служба энергохозяйства. Давайте заглянем в депо. В любое время суток здесь кипит работа. Иначе нельзя. В ночные часы, когда замирает движение на улицах города, специальная бригада слесарей готовит машины к выходу на линию.*

Утром её сменяют другие бригады. Они выполняют контрольно-профилактический и плановый ремонты резервных машин, заявки водителей.

С 1 декабря ***1982*** *г. в депо введена новая форма организации труда с оплатой по конечному результату. Созданы два комплекса, которые поочередно осуществляют всю технологическую работу в течение суток. Критерий оплаты – качество работы закреплённого за бригадами транспорта.*

Для тех, кого интересуют показатели работы коллектива УТТ, приведу цифры. Если в 1981 г. пробег троллейбусов составлял 2.158 тысяч км, то в 1982 г. план увеличен до 2.160 тысяч, а фактическое его выполнение – 2224 тысячи. Более чем на миллион перевыполнен план перевозки пассажиров… И. Пахомова» [«ЗТ», 04.12.1982].

«За ***1982*** *г. количество перевезённых троллейбусами пассажиров почти сравнялось с автобусными показателями – 18,4 млн. и 19,1 млн. В планах на 1983 г. было увеличение протяжённости контактной сети ещё на 4 км. При этом по-прежнему ощущалась не-*

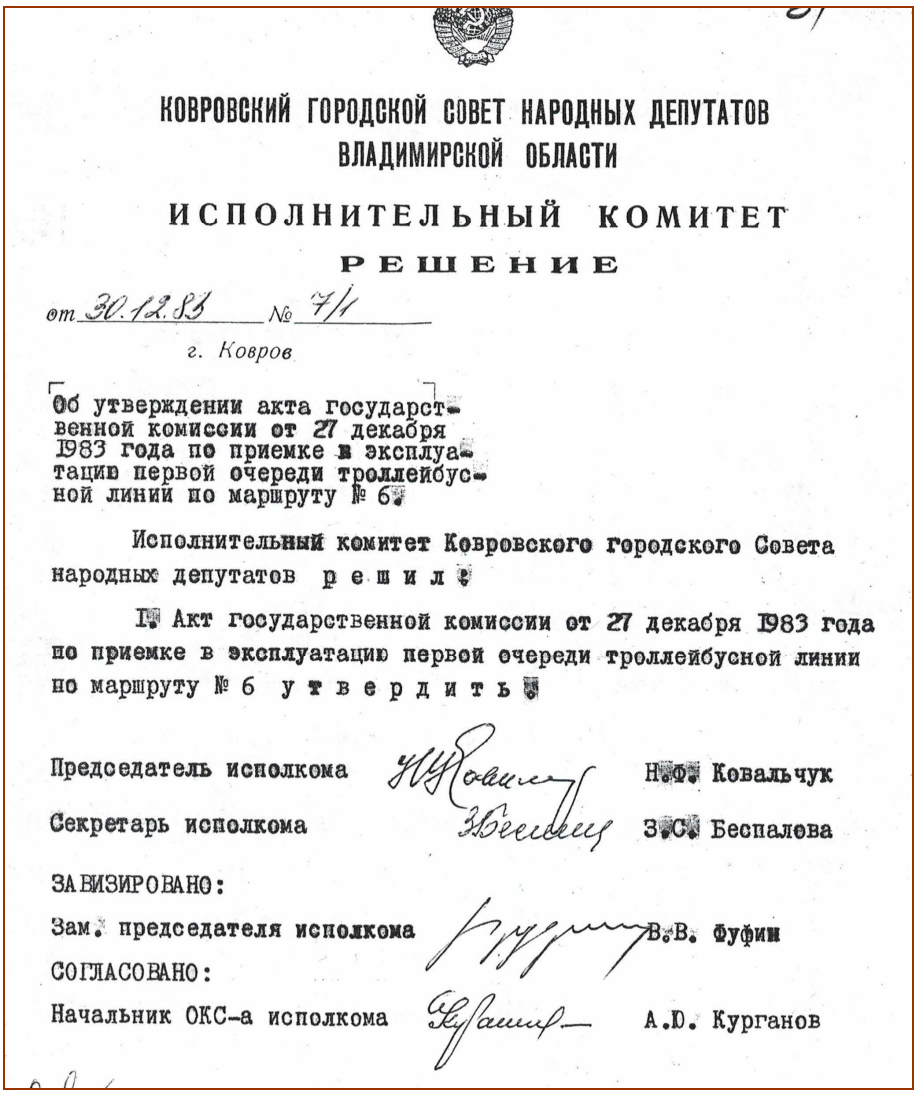
хватка машин на линиях – периодически их не хватало на «пятёрке», на «шестёрке» иногда оказывалась вообще одна машина. Троллейбусы часто сходили с линии, в том числе по вине дорожников – и летом (из-за ухабов), и зимой (из-за снега и льда). К примеру, в зиму 1982-1983 гг., по мнению троллейбусников, спецавтохозяйство «не сумело обеспечить нормальные условия для работы троллейбусов», из-за чего внеплановому ремонту подверглись 10 машин…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1983 год

*«В **1983** г. было начато строительство троллейбусной линии в западную часть города – посёлок им. Малеева и Кангина, к электромеханическому заводу (не путать с механическим – туда ходит маршрут №6).*

*3-й квартал **1983** г. ознаменовался окончанием разворотного кольца и конечной остановки прямо у троллейбусного депо, куда были продлены маршруты №№1, 2 и 4. После этого в умах троллейбусного начальства родилась идея организовать по получившемуся кольцу отдельный маршрут, который получил № 4к (4-кольцо). От перекрёстка пр. В.И. Ленина – ул. Социалистическая он шёл к депо по трассе 4-го маршрута, обратно – по трассе «двойки», т.е. по ул. Комсомольской и проспекту В.И. Ленина. Как ни странно, бортовые таблички нового маршрута, кроме номера, содержали только одно слово «КОЛЬЦО», без описания трассы.*

*Летом **1983** г. была поднята проблема движения троллейбусов в позднее-вечернее время – после 23 часов. УТТ не желало выпускать в это время троллейбусы, поскольку им пришлось бы возвращаться в парк уже после окончания работы, т.е. 24 часов. Под влиянием обращений граждан компромисс был найден – от Швейной фабрики к вокзалу выпускались три машины, которые возвращались в депо по трассе маршрута № 1.*



КОВРОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

РЕШЕНИЕ

от 30.12.83 № 711

г. Ковров

Об утверждении акта государственной комиссии от 27 декабря 1983 года по приемке в эксплуатацию первой очереди троллейбусной линии по маршруту № 6.

Исполнительный комитет Ковровского городского Совета народных депутатов р е ш и л:

1. Акт государственной комиссии от 27 декабря 1983 года по приемке в эксплуатацию первой очереди троллейбусной линии по маршруту № 6 у т в е р д и т ь.

Председатель исполкома Н.Ф. Ковальчук

Секретарь исполкома З.С. Беспалова

ЗАВИЗИРОВАНО:

Зам. председателя исполкома В.В. Фуфин

СОГЛАСОВАНО:

Начальник ОКС-а исполкома А.Д. Курганов

*К концу **1983** г. строительство троллейбусной линии по улицам О.Ю. Шмидта и Н.К. Крупской до проходных электромеханического завода было закончено, и новый маршрут вступил в строй. Ему был присвоен № 3 и красный цвет маршрутоуказателя. Первоначально троллейбус шёл на «Малеевку» от вокзала, однако вскоре – в очередной раз из-за маломощности подстанций – руководство города и УТТ было вынуждено искать новое продолжение маршрута. Оно, как ни странно, было найдено дублированием маршрута № 1, то есть к повороту на «тройку» троллейбус шёл от самого депо (по ул. Комсомольской и проспекту В.И. Ленина). В результате стало сокращаться количество выпускаемых на линию троллейбусов 1-го маршрута, ибо теперь он дублировался не только «двойкой», но и «тройкой».*

*Таким образом, протяжённость контактной сети в Коврове возросла до 53 км. За **1983** г. УТТ перевезло 18,7 млн. пассажиров с превышением плана – уже к 1 мая план был перевыполнен на 110%, или на 416 тысяч человек.*

Сразу же после ввода 1-й очереди 3-го маршрута началось строительство его продолжения по прямой как стрела ул. Волго-Донской, в результате чего длина контактной сети должна была вырасти ещё на 3 км…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1984 год

*«Тем временем горожане активно присматривались к «кольцевому» эксперименту УТТ. Главным итогом «присматривания» стало вполне логичное предложение организовать кольцо и во встречном направлении – от центра к УТТ по «двойке», назад – по «четвёрке» (об этом, например, 28 января **1984** г. написал в газету некто Никитин). Однако, изучив пассажиропотоки, троллейбусники пришли к выводу, что новый маршрут себя не оправдал, и с 3 апреля **1984** г. кольцевое движение отменили. Движение маршрута № 4 было организовано до самого троллейбусного депо, где возникла конечная остановка – туда же продлили и маршруты, прибывающие со стороны ул. Комсомольской.*

*12 марта **1984** г. Совет Министров РСФСР, озаботившись проблемой борьбы с безбилетниками в общественном транспорте, принял решение стращать несознательных граждан рублём и постановил повысить размер штрафа за безбилетный проезд до 3 рублей. Во исполнение Совминовской воли УТТ весьма охотно повысило штраф для «зайцев» в ковровских троллейбусах с 1 апреля **1984** г. до «трёшницы», за неоплаченный провоз багажа теперь предстояло отдать рубль. Тогда же из салона исчезла умилительная надпись «Личная совесть – лучший контролёр» – троллейбусники вынуждены были убедиться, что ковровчанам этот вид контролёра ничуть не мешает ездить бесплатно. Кстати, формулировка «безбилетный проезд» почему-то была заменена на – «проезд без билета». Для более активного сбора платы за проезд в салонах троллейбусов в порядке эксперимента на двух машинах было установлено две кассы – у кабины водителя и у средней двери. Ставить кассу на задней площадке УТТ отказалось наотрез – дескать, никто там кидать деньги в кассу не будет, а проследить за пассажирами не получится. Автобусники же в тот период повторили прошлый эксперимент УТТ – поставили сзади полуавтоматические кассы, они тут же ломались, пассажиры вынуждены были по-прежнему «передавать на билетик» в «ручную» кассу впереди салона.*

*К 24 апреля **1984** г. парк пополнился ещё на 10 троллейбусов. На борту машины появился максимальный номер, когда-либо присваивавшийся троллейбусу в Коврове – 73 (эта машина имела рыжий цвет), при этом были живы многие машины из «первой десятки» (например, борт №03).*

*В 1-м полугодии **1984** г. число перевезённых троллейбусом пассажиров впервые превысило количество пассажиров автобуса – 10, 7 млн. против 7,8 млн. …*

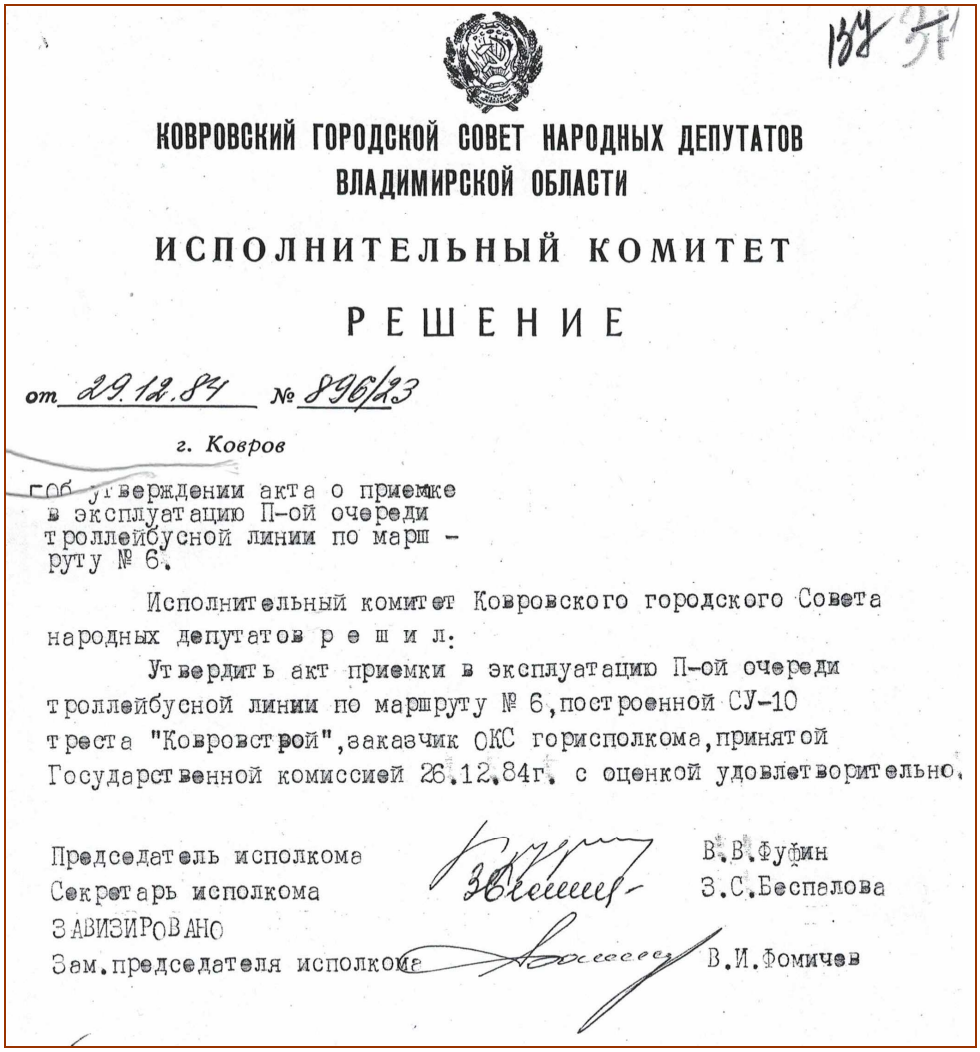
*К 1 июня **1984** г. было закончено строительство троллейбусной линии по ул. Волго-Донской до лесокомбината, где разворачивался автобус № 7.*

*Движение по новой линии было открыто в канун 7 ноября **1984** г., о чём газета (уже традиционно) сообщила спустя 5 дней, 12 ноября. Интервал для часа «пик» был установлен в 12 минут, в остальное время – 24 минуты. Для пробы движение было организовано «треугольником» – с «Малеевки» троллейбус шёл к депо, оттуда – на вокзал по 1-му маршруту, с вокзала – на «Малеевку». Однако эксперимент сочли неудачным и из этой*

цепочки вокзал быстро исключили. Таким образом, маршрут № 3 устоялся в следующем виде: Депо – ул. Комсомольская – проспект В.И. Ленина – ул. О.Ю. Шмидта – ул. Н.К. Крупской – КЭМЗ – ул. Волго-Донская – Лесокомбинат (конечная остановка «ул. Волго-Донская»). Кроме троллейбуса, посёлок обслуживали автобусы № 3 и 7, а также пущенный в июне 1984 г. автобус № 1.

*Из других полезных планов улучшения можно отметить возникшую летом **1984** г. идею сделать у диспетчерской на Швейной фабрике «карман» для отстоя троллейбусов. Эту идею, также предложенную горожанами, поддержал горсовет – а вот само УТТ на мысль никак не прореагировало. Проект остался нереализованным.*

*После пуска 2-й очереди маршрута № 3 контактная сеть выросла до 56 км и с тех пор осталась практически неизменной (правда, за счёт снятия неиспользуемых линий на бывших конечных маршрутов № 3 и 9 её длина подсократилась на километр). Парк троллейбусов (с учётом списания) вырос почти до 60 единиц (по данным УТТ, их стало 57). План по перевозкам в **1984** г. был выполнен на 113,8%. Выпуск машин на линию в среднем составлял 28 машин (рост составил 5 штук), в 1985 г. он должен был увеличиться до 30…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].



КОВРОВСКИЙ ГОРОДСКОЙ СОВЕТ НАРОДНЫХ ДЕПУТАТОВ
ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

РЕШЕНИЕ

от 29.12.84 № 896/23

г. Ковров

Об утверждении акта о приемке в эксплуатацию П-ой очереди троллейбусной линии по маршруту № 6.

Исполнительный комитет Ковровского городского Совета народных депутатов р е ш и л:

Утвердить акт приемки в эксплуатацию П-ой очереди троллейбусной линии по маршруту № 6, построенной СУ-10 треста "Ковровстрой", заказчик ОКС горисполкома, принятой Государственной комиссией 26.12.84г. с оценкой удовлетворительно.

Председатель исполкома В.В.Фуфин
Секретарь исполкома З.С.Беспалова
ЗАВИЗИРОВАНО
Зам.председателя исполкома В.И.Фомичев

*«В **1984** г. началось внедрение нового типа остановочных павильонов – более вместительных, чем предыдущие «будочки», и с художественной решёткой с одной стороны. Первые такие будки возникли на остановках «Посёлок «25 Октября», «ул. П.И. Чайковского» и «ул. Коммунистическая». К 1988 г. наметилась тенденция на их массовую установку – сначала на маршрутах №№ 4 и 5 (в «спальных» районах), затем по мере надобности на маршруте № 2. Районы маршрутов №№ 3 и 6 традиционно поддерживали своеобразие своих остановок, поэтому процесс их абсолютно не затронул. Не ставились остановочные павильоны и на самых древних остановках в центре и северной части города, которые изначально не имели «будочек» …»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1985 год

*«В новом, **1985** г., традиция перевыполнения планов сохранялась – к 1 мая план опять выполнили на 110,9% (513 тыс. пассажиров), ежедневно перевозилось 50-55 тысяч человек. Активно вкладывались в создание этих показателей молодёжные и комсомольские экипажи, например, такие были на машинах №№35 и 62 (А.В. Двойников, А.А. Калинин, Н.Г. Макарова, П.В. Новожилов). Появились лидеры стахановского движения – по итогам II квартала ими стали экипажи троллейбусов №51 («Пионерского») и №52, электромонтёры контактной сети И.Г. Маркушев, А.И. Никулин. Общий вклад рабочих УТТ в фонд пятилетки к 1 мая составил 240 рублей, из них 117 рублей – от ремонта 9 троллейбусов рабочими депо. Что касается рабочих, то на время их обучения была повышена стипендия – в 1985 г. она стала составлять 95 рублей.*

Вновь была сделана попытка вернуться к внедрению абонементных талонов – их рискнули взять на распространение два киоска «Союзпечати» (на ул. В.Г. Белинского и у остановки «ул. Коммунистическая»). В связи с многочисленными недоразумениями было опубликовано (27 мая) разъяснение насчёт проездных билетов – гражданам напоминали, что проездной обратно не принимается и не обменивается, что он годен только в течение оплаченного месяца и не даёт права бесплатного провоза багажа, а к льготным проездным следует иметь ещё и студенческий билет (о таком маразме, как самоуправное введение неких удостоверяющих личность «ученических билетов» в начале 2000-х гг., тогда никто и помыслить не мог под страхом наказания).

Экскурсия УТТ в г. Загорск (7 июня **1985** г.) (фото из архива В.И. Емелина)

Парадоксально, но с «новыми веяниями» в стране обратная связь УТТ с пассажирами стала работать менее эффективно. К примеру, в УТТ сочли нецелесообразным вывешивать в салоне таблички с фамилией шофера – в случае возникновения претензий предлагалось звонить в управление и сообщить номер машины, а фамилию виновного там установят сами. Аналогично троллейбусники «встали насмерть» по вопросу массового введения вторых касс (под предлогом боязни «зайцев») – лишь позднее эксперимент всё-таки получил «путёвку в жизнь» на всех ковровских машинах. В очередной раз всплыла проблема неработающих динамиков в салонах – в штате УТТ не было радиомеханика, а на складах – нужных деталей. Ремонт системы громкой связи осуществлялся «по мере

сил» и возможностей. А вот ремонт дорог и коммуникаций местными службами ещё вёлся весьма регулярно, и в особо крупных случаях даже изменялось движение отдельных маршрутов, например, 30 октября 1985 г. «двойке» пришлось идти от депо через больничный комплекс и ул. А.С. Грибоедова, и только на «центральном» перекрёстке выходить на свою основную трассу и следовать дальше по ул. В.А. Дегтярёва и В.Г. Белинского.

Экскурсия УТТ в г. Каунас (фото из архива В.И. Емелина)

*Итогом периода развития **ковровской троллейбусной сети** стала опубликованная 28 ноября **1985** г. в «Знамени труда» памятка о работе троллейбуса. Согласно ей, троллейбусы в Коврове ежедневно перевозят до 65.000 пассажиров. По шести маршрутам можно проехать в любую часть города. В часы «пик» – с 6 до 9 и с 16 до 18 часов – движение осуществляется со следующими интервалами: маршрут № 2 – 5 минут, № 3 – 10 минут, № 4 – 14 минут, № 5 – 7 минут, № 6 – 12 минут (маршрут № 1 ходил ещё достаточно регулярно, но уже не настолько, чтобы его можно было указывать в этом списке). Отклонения от интервала в пределах одной-полутора минут считались допустимыми. В остальное время интервалы движения удваивались.*

Для оплаты проезда параллельно с кассами организовывалась продажа абонементных талонов. В заметке особо подчеркивалось, что водители их продавать не будут.

В каждом салоне вывешивались «Правила пользования троллейбусами в г. Коврове». В дополнение к ним газета рекомендовала руководствоваться нанесёнными на борт пиктограммами входа и выхода.

Что касается претензий пассажиров, то УТТ заверяло, что по каждой жалобе будут приниматься меры, а заявитель получит ответ. «Это будет способствовать повышению контроля за водителями (кондукторов тогда не было) и позволит квалифицированно разобрать каждую претензию и конфликт», говорилось в заметке.

*Начинался новый период в жизни страны и **ковровского троллейбусного транспорта** – у каждого свой, со своими особенностями и последствиями…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

В «горбачёвский» период истории нашей страны **ковровский троллейбусный транспорт** входил в зените своего могущества.

* *

ГЛАВА 3.3.2.
«ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ В г. КОВРОВЕ В ПЕРИОД «ПЕРЕСТРОЙКИ» М.С. ГОРБАЧЁВА» (1985 – 1991 гг.)

1985 год

«В «горбачёвский» период истории нашей страны ***ковровский троллейбусный транспорт*** *входил в зените своего могущества. Протяжённость контактной сети достигла своего максимума (56 км), окончательно устоялись и стали «классическими» маршруты.*

Маршрут № 1, по-прежнему, шёл от депо до вокзала, № 2 – от депо через весь город до посёлка «Красный Текстильщик», определился маршрут № 3 – от депо через ул. О.Ю. Шмидта к ул. Волго-Донской, маршрут № 4 окончательно пошёл от вокзала через больничный комплекс к депо, № 5 частично дублировал «четвёрку» и шёл от вокзала по кольцу вокруг 623 квартала (до конечной у швейной фабрики), маршрут № 6 шёл по линии «Вокзал – проходные КМЗ – ул. Муромская – конечная «ул. Колхозная». Действовали диспетчерские на конечных остановках: «Депо», «пос. «Красный Текстильщик», «ул. Волго-Донская», «Швейная фабрика», «ул. Колхозная». Кстати, до ввода диспетчерского пункта у депо троллейбусы 4-го маршрута отмечались на конечной 5-го маршрута у швейной фабрики. На вокзале диспетчерской не было до конца 1990-х гг.

Практически все маршруты встречались на небольшом участке от железнодорожного моста до перекрёстка «проспект В.И. Ленина – ул. О.Ю. Шмидта». Это вкупе с недостаточной для такой нагрузки мощностью центральной подстанции сыграло злую шутку с маршрутом № 1 – его стали сокращать в той мере, в какой увеличивалось присутствие машин на «тройке». К 1988 г. «копейка» уже считалась нерегулярно ходившей (т.е. интервал для неё не устанавливался), однако маршрут по-прежнему находился в числе действующих. Почти полностью он исчез только с середины 1990 г., однако изредка на линии можно было встретить один троллейбус с маршрутоуказателем «1» на борту.

В ***1985*** *г. окончательно исчез и маршрут №5а – более троллейбусы до ул. Моховой на регулярной основе не назначались до самой «эпохи разрухи» …»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1986 год

«Основные изменения в «перестроечный» период касались остановочных пунктов – их расположения и формы павильонов. К примеру, остановочная платформа «Парк имени В.А. Дегтярёва» (от центра) переносилась дважды. Изначально троллейбус останавливался на площадке, оборудованной для автобуса до реконструкции ул. Либерецкой, и теперь получилось, что он высаживает пассажиров прямо на перекрёстке. В ***1986*** *г. остановку передвинули на 50 м вперёд, а заодно поставили на ней павильон. Однако через 3 года новая остановка оказалась прямо перед перекрёстком с только что прорубленным проспектом Мира. Долгое время (лет семь) УТТ и ГАИ мирились с ситуацией, однако как только был найден желающий торговать прямо на остановочном пункте, его обязали платформу перенести и соответствующим образом оборудовать. Кстати, долгое время граждане никак не хотели привыкать к новой остановке и упорно шли на старую площадку…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

«Чуть раньше, в 1986-1988 гг., ковровские троллейбусы пытались рекламировать местный вид спорта – мотобол. Как сообщил один из посетителей сайта, по инициативе

некоторых работников УТТ – мотобольных болельщиков депо заключило договор с ДОСААФ завода им. В.А. Дегтярёва о рекламе спортивных мероприятий. Афиши размещались на стекле первого или последнего окна правой стороны «борта» и, в отличие от нынешней практики, были направлены на улицу. Эффект получился поразительный – посещаемость мотобольных матчей выросла в несколько раз, даже на игры дублирующих составов стали приходить сотни зрителей. В восторге от успеха УТТ повысило плату за размещение рекламы, да настолько, что тогда ещё богатый ЗиД вынужден был от идеи отказаться. До развития капиталистических отношений неполитическая реклама в гортранспорте заглохла…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1987 год

*«В **1987** г., с началом строительства 9-этажных домов по ул. А.С. Грибоедова, была передвинута вперёд остановка «ул. Транспортная» – от греха и стройки подальше.*

Вообще, кстати, маршрут № 5 оказался рекордсменом по изменению местоположения остановок…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

Экскурсия УТТ в Ленинград (1987) (фото из архива В.И. Емелина)

1988 год

*«Для удобства пассажиров в **1988** г. в салонах троллейбусов стали устанавливать вторые кассы в районе средней двери. В качестве эксперимента некоторое время их ставили по правую руку от входа, но это оказалось слишком близко от «водительской» кассы – и её передвинули по левую руку.*

Неудачный эксперимент в Ковровском ПАТП по введению 2-й автоматической кассы (они тут же ломались и практически никогда не работали), да и свой аналогичный

опыт 1976 г., троллейбусники учли – 2-я касса в салоне устанавливалась «ручная. Правда, уже перед развалом СССР в связи с нехваткой касс вторые аппараты стали снимать…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

Коллектив УТТ (фото из архива Н.К. Филимоновой) (5 марта **1988** г.)

верхний ряд: **Плющикова** В.Т., **Карташова** Л.А., **Дубова** Л.В., …, **Ионова** Нина, …;

3-й ряд снизу: **Брусов** С.В., **Рулёва** Нина, **Холина** В.В., …, …, **Грязнов** Ник., …, **Карабанова** Ир., **Филимонова** Н.К., **Грязнова** Лидия, …, **Левина** В.В., **Васильева** Т.В., **Гурьянова** В.А., **Котенко** И.П.;

2-й ряд снизу: **Зимнова** Люд., **Родина** Ол., **Синельникова** Вера, **Рохлина** Лид., **Шестакова** Л., **Чудакова** Е.К., **Веремеева** Т.В., **Дёмина** Н.А., **Веселовская** И.Н., **Клейман** А.Г. (нач. УТТ), **Лахин** Б.З.;

нижний ряд: …, **Абрамова** Т.М., **Ерохина** Т.И., **Дмитриева** М.Н., **Большакова** Ан. Ст. (гл.бух), **Селивёрстова** Тат. (зав. общ.)

Май **1988** г. *«Трудовые подарки Первомаю. Новыми успехами встречают праздник Первомая работники **управления троллейбусного транспорта**.*

*План 1-го квартала **1988** г. коллектив выполнил на 110 %. Сверх плана перевезено 416 тысяч пассажиров.*

*В социалистическом соревновании участвуют все водители парка. Высокой культуры обслуживания добились Николай **Грязнов**, Александр **Гуров**, Татьяна **Абрамова**, Наталья **Филимонова**. В. Холина, инженер»* [«ЗТ», 30.04.1988].

1989 год

*«В связи с неудобством для жителей микрорайона «Южный» и садоводов в **1989** г. остановка «ул. Космонавтов» была передвинута метров на 100 назад, к магазинам и выезду из коллективных садов…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

«Первые свободные» выборы в Верховный Совет в 1989 г. открыли троллейбусу ещё одно его предназначение – служить афишной тумбой для расклейки агиток. На окне напротив средней двери и на стенке кабины водителя появились агитационные листовки, призывавшие голосовать за одного из двух кандидатов – тогда соперничали ковровский директор завода им. В.А. Дегтярёва В.Г. Фёдоров и вязниковский инженер Скворцов. По результатам выборов прошёл «демократ» Скворцов, который как депутат ничего не

делал, не отчитывался перед избирателями и тут же исчез в неизвестном направлении (по слухам, обзавёлся квартирой в Первопрестольной)…

Троллейбусы «агитировали» не только за депутатов – 4 машины были разрисованы агитационно-воспитательными материалами пожарной службы и ГАИ. Такие машины получали на передний бампер отличительную надпись «Агиттроллейбус» …» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1990 год

*«Постройка школы № 21 сделала актуальным оборудование около неё троллейбусной остановки, чего давно добивались жители – с широкого «торца» микрорайона топать до предыдущей остановки «Кафе Рассвет» или до следующей – «Швейная фабрика» оказывалось далековато. Остановка была сделана в **1990** г. под лаконичным названием «Школа».*

*В том же **1990** г. был изменён порядок остановки троллейбусов у железнодорожного вокзала. Ранее троллейбусы для высадки пассажиров выкатывали прямо на Привокзальную площадь, быстро выкидывали народ и подъезжали на другую сторону площади к погрузке. Однако в месте высадки по сути дела не было тротуара – была круто наклоненная в сторону проезжей части асфальтовая «горка», которая зимой обледеневала – в результате пассажирам приходилось прилагать поистине фантастические усилия, чтобы не скатиться под колёса только что привезшего их троллейбуса. Поскольку, естественно, кое-кто под колёсами всё-таки побывал, водителей обязали высаживать пассажиров, немного не доезжая до площади, на ровном месте. Там началось оборудование «полноценной» конечной остановки – появилась 2-я линия проводов для отстоя машин, а в 1996 г. была открыта диспетчерская.*

*В «перестройку» в **ковровском УТТ** была открыта «вторая очередь» нумерации вновь поступающих машин – им стали присваивать номера взамен списанных, однако строго по порядку. Дело в том, что первые машины уже выработали свой десятилетний срок службы и в соответствии с правилами были утилизированы. Практически одновременно были прекращены поставки троллейбусов модификации «682В» с широкими поворотниками-«лодочками» (последней стала партия из 5 машин, получивших №№ 01-05) и стали поступать машины модификации «682ВОО», у которых поворотники были уже «узкие».*

*Вслед за Москвой в **1990** г. началась подготовка к внедрению бескассового метода оплаты проезда. Однако его применение подстегнула сама жизнь – первое повышение цен «Павловским» Кабинетом Министров СССР 2 апреля 1991 г. В результате кассы-копилки в троллейбусах были сняты, проезд стал оплачиваться пробитием абонементных талонов в компостерах, которые использовались трёх разных типов. На один троллейбус приходилось 5 компостеров. Абонементные талоны книжечками по 10 штук продавались в киосках «Союзпечати» …»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

*«В **1990** г. для объявления остановок в троллейбусах стали использовать магнитофон (по образцу московского метро). Впервые новшество было применено на машинах №№ 25 и 26. Первоначально «вещание» велось через дополнительно установленный динамик в стенке водительской кабины. В настоящее время соответствующими агрегатами*

для объявления остановок оснащены все ковровские троллейбусы…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1991 год

*«К **1991** г. был полностью закончен процесс очередного «обновления» подвижного состава. Максимальный номер ковровского троллейбуса на тот (и нынешний тоже) период – 70. В эксплуатации оставались только машины моделей «ЗиУ-682 В и Г». С учётом списания старых троллейбусов на балансе УТТ состояло 63 машины. Что касается грузовых троллейбусов, то их было четыре с нумерацией №№ ТГ 01, ТГ 02, ТГ 03 и ТГ 04.*

В плане развития сети наметился пуск 7-го маршрута троллейбуса, главной задачей которого должен был стать подвоз пассажиров к намеченному на карте микрорайону «ул. Строителей». Новая ветка должна была идти параллельно 4-му маршруту по ул. Строителей и выходить к линии маршрута № 2 на перекрёстке ул. Комсомольская – ул. С.М. Кирова. Однако началу работ должно было предшествовать появление жилого массива, а он к 1990-1991 гг. только закладывался. Поэтому до момента развала СССР никаких подготовительных работ по организации этого маршрута сделано не было…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *

ГЛАВА 3.3.3.
«ТРОЛЛЕЙБУСНОЕ ДВИЖЕНИЕ В г. КОВРОВЕ В РОССИЙСКИЙ ПЕРИОД «ДИКОГО КАПИТАЛИЗМА»
(01.**1992** – 04.**1995** гг.)

1992 год

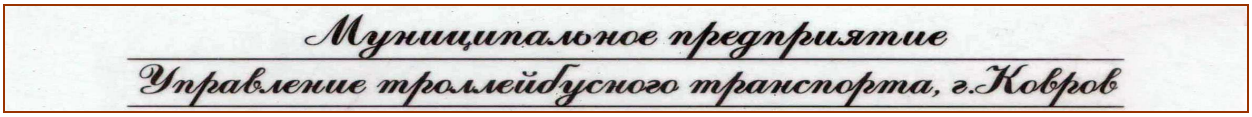
*«Далее грянул российский суверенитет с экономическими «прелестями» типа развала производства и либерализации всего, чего можно. Цены на новые троллейбусы взлетели выше космической станции «Мир» и надеяться на пополнение парка смысл исчез. Оборонные предприятия, которые в основном и спонсировали город, первыми познали карающую руку рынка и в условиях сокращений сотрудников и вынужденных простоев помогать УТТ не могли. Короткое время город возлагал надежды на гражданский Экскаваторный завод – там в **1992** г. деньги по инерции имелись немалые…»* [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

«С середины 1990-х гг. и до конца XX века были самыми тяжёлыми для УТТ. Коллектив как мог, сохранял подвижной состав в движении. И только в 1998 г. были получены 3 первых кузова №№15,18 и 27. Для памяти на переднем бампере было написано «Ковровчанин» …» [«Сайт «Транспортофилия», 16.11. 2019].

«Обновление подвижного состава прекратилось в 1992 г. – по вполне понятным и естественным для тех условий причинам…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

* * * * * * * * * * * * * * * * * * * *

Раздел 3б. Муниципальное предприятие «УТТ г. Коврова» (25.03.**1993** – 27.06.**2003** гг.)



1993 год

*«Но в **1993** г. КЭЗ рухнул окончательно и упал ниже «оборонки».*

Последним целиком новым троллейбусом, поступившим на баланс УТТ, стал «ЗиУ-682Г» № 04, купленный Экскаваторным заводом в 1993 г. в счёт погашения неких долгов. Далее можно было надеяться на длительность ресурса относительно новых машин – как раз к концу «перестройки» Ковров успел почти полностью обновить свой парк троллейбусов, закупая партии по 4-6 машин дважды в год…» [Сайт «Ковровский троллейбус», 2005].

1995 год

*«**Клейман** А.Л. был очень хороший администратор, у него была «светлая» голова, молодец он был, но у него был один недостаток из-за чего он потерял эту работу – он был страшный грубиян…*

*Из-за этого недостатка возник конфликт с трудовым коллективом УТТ. И вот на одной очередной конференции трудового коллектива в эпоху «гласности и перестройки» ему выразили недоверие путём забастовки водителей троллейбуса. Администрации города (Е.В. Белову) пришлось выпустить приказ об увольнении нач. УТТ **Клеймана** А.Л. …».*

Апрель **1995** г. *«Освободить с 27.04.**1995** г. **Клеймана** А.Л. от должности начальника муниципального унитарного предприятия «**Управление троллейбусного транспорта**» и уволить с предприятия в связи с отказом от продолжения работы из-за изменений существенных условий труда.*

*Исполнение обязанностей руководителя МУП «УТТ» возложить на главного инженера **Мишина** В.А…»* [«УТТ», 27.04.1995»].

А вот что писала предвзятая пресса, но, правда, спустя почти 10 лет: *«В середине 1990-х гг. **троллейбусное депо** докатилось «до ручки»: машины разбиты, зарплаты мизерные, а график движения почти круглосуточный, контактные провода, где тонки, там и рвались, а новых не было. Край – да и только.*

*Недовольство шоферов, когда зарплату давали в рассрочку – в месяц по крохам, плескалось через край. Слабые уходили, сильные бунтовали против руководителя вчерашнего дня. И тогдашнему директору УТТ **Клейману** пришлось оставить свой пост…»* [«https://www.prizyv.ru/, 18.11.2004»].

* *