

МУЗЕЙСТВИЕ действие первое ЧЕТВЁРТЫЙ ПЕТЕРБУРГСКИЙ

История парада старинной техники на улицах Северной столицы, приуроченного ко Дню города не так уж и велика. В 2015 году впервые петербуржцам и гостям города довелось увидеть подобное действо. С инициативой проведения такого мероприятия выступила структура СПб ГУП «Пассажиравтотранс» и лично генеральный директор А. В. Лызин. Техническая подготовка и организация легла на плечи Ф. Г. Черноусова. В результате сложной



многomesячной работы удалось привлечь к участию как российских, так и зарубежных участников. Парад, без сомнения, стал знаковым событием для города.



Прошло четыре года. И в каждый из этих лет, в один из самых значимых для Петербурга весенних праздников, торжественным шествием ретро автомобилей и электротранспорта, подчёркивается признанный всеми международный статус Северной Пальмиры, как города-музея. Без преувеличения можно сказать, что Санкт-Петербург обрёл ещё одну новую, оригинальную и чрезвычайно притягательную традицию.



В мае 2018 Четвёртый Петербургский парад ретро транспорта собрал под своими знамёнами столь внушительное количество участников, что пришлось разделять парад

на 16 колонн. Отправить разом всех 250 участников парада не представлялось никакой возможности. Колонны делились по разным признакам: по типу транспорта, по предназначению, по размеру. Отправка колонн шла по заранее намеченной очереди. Незадолго до отправки участники мероприятия собрались на Морской набережной. Здесь проводились регистрация участников и построение колонн.

В соответствии с утверждённым регламентом отдельные колонны в сопровождении машин дорожно-постовой службы поочерёдно отбывали от места построения. Маршрут парада пролегал по основным улицам Васильевского острова, Дворцовому мосту, центральной магистрали нашего города – Невскому проспекту и Суворовскому проспекту, с разворотом на площади Растрелли, проездом по Суворовскому и невскому проспектам уже в обратном направлении. Но по Невскому колонны двигались лишь до Садовой улицы, затем заворачивали направо на неё и очень скоро оказывались на Инженерной улице – конечной точке путешествия.

Описанная трасса, как и сам парад, сложилась с самого начала и к нынешнему времени уже стала традиционной. Примечательность пути следования техники не только в том, что ретро автомобили и другой транспорт смогли увидеть все горожане и гости Северной столицы, прогуливающиеся по центральной артерии города. Особый шарм процессии придавала



возможность ретро колонн встречаться друг с другом при движении в разных направлениях. В этих случаях (а такое было возможно на Невском и Суворовском проспектах) шофёры ретро техники разных колонн приветствовали друг друга гудками. Нет сомнений, что подобное сочетание движущихся навстречу друг другу колонн было весьма привлекательным и со стороны зрителей.

По прибытии к месту стоянки – на Инженерную и Кленовую улицы, автотехника, двигавшаяся своим ходом, занимала места согласно заранее утверждённому плану. Музейные троллейбусы прибыли к месту выставки на буксире. Не следует думать, что все они неисправны. Всё просто, на Инженерной улице нет контактной сети и им самим сюда не подъехать. Кроме того, места на трамвайных путях заняли несколько



музейных вагонов и поездов различных типов. Для прибытия трамваев своим ходом препятствий не возникло, поскольку на Инженерной улице имеются действующие трамвайные пути.



Как и все прошлые праздники, этот отличался огромным наплывом посетителей. Количество интересующихся транспортом и историей транспорта неизменно растёт, и в этом тоже просматривается некоторая традиционность. В этой связи нельзя не признать явную недостаточность подобного мероприятия как по времени проведения, так и территориально. Не особо широкая Инженерная улица едва вмещала всех участников выставки. Транспорт

был расставлен чрезвычайно плотно, что было продиктовано дефицитом места и большим количеством участников.

Большинство раритетов было предназначено лишь для обозрения снаружи. Но некоторые экспонаты были доступны к обзору и изнутри. Возможность ощутить себя не просто созерцателем, но пассажиром предоставляли автобусы и троллейбусы. Группы людей постоянно в течение всего дня заходили и выходили из музейных машин. Востребованы были решительно все машины, но особой популярностью пользовались раритеты, прибывшие на парад из Эстонии. Представители компании Mootor Grupp – постоянные участники парадов – представили для обозрения целый ряд шедевров, первым и самым востребованным из которых был автобус ЗИС-127 – «Король дорог» 50-х – 60-х годов. Этот, без преувеличения шедевр советского автопрома, великолепно отреставрированный эстонскими мастерами наглядно свидетельствовал о том, что и в те годы конструкторы и проектировщики задумывались как об эстетической составляющей машины, так и о комфорте пассажиров и водителей. ЗИС-127 (позднее – ЗИЛ-127) стал первым советским автобусом, специально предназначенным для междугородних перевозок.



Не все экспонаты выглядели столь блестяще и тому есть причины. Совсем недавно коллекция Петербургского музея автобусов в структуре СПб ГУП «Пассажиравтотранс» пополнилась новым экспонатом – автобусом ЗИС-155. Когда-то он использовался в качестве передвижной телевизионной станции на Ставрополье. Машина была выкуплена у владельца, много лет до того водившего этот самый автобус. За реставрацию ещё не брались и машина демонстрировалась в том виде, в каком и была

доставлена в музей. Хотя в автобус нельзя было войти, но этот экспонат пользовался большим вниманием у посетителей.

Внимательный зритель смог бы сразу отметить, что на выставке имеется ещё один, очень похожий на ЗИС-155, автобус. Он был неподалёку от выставки троллейбусов, и это не случайно. Автобус ЗИС-154, принадлежащий Музею городского



электротранспорта С.-Петербурга (в структуре СПб ГУП «Горэлектротранс») действительно имеет схожесть с автобусом ЗИС-155. Однако внешность обманчива. Это совершенно разные машины. ЗИС-154 стал самым передовым в Советском Союзе автобусом своего времени. На самом деле это не совсем и автобус. Приводился в движение он тяговым электродвигателем. Дизельный мотор (были версии и с бензиновым двигателем) приводил в движение

генератор электрического тока, от которого и питался тяговый двигатель. В силу чрезвычайной сложности конструкции машина вскоре была заменена более простым и привычным автобусом – тем самым ЗИС-155. Экспонат ЗИС-154 пока сам двигаться не может. Реставрационные работы ещё далеки от завершения. Тем не менее, получить представление, что это была за машина можно и очень хорошо, что такой экспонат был представлен на выставке.

Описывать все представленные экспонаты – задача непосильная и совершенно ненужная. Необходимо отметить лишь, что год от года на парадах растёт количество участников и увеличивается разнообразие представляемых раритетов. Первый же парад уже имел статус международного. В IV параде участниками стали представители Эстонии, Латвии, Финляндии, ряда других государств. И, конечно же, были проде-



монстрированы самые разные транспортные средства едва не всех краёв нашей необъятной Родины.

Всё большую популярность приобретает выставка и у посетителей. В этой связи нельзя не отметить, что давно пора искать новые места для проведения мероприятия. И самым удобным для этого, без сомнения, является Дворцовая площадь. В настоящее время уже начаты подготовительные работы для проведения следующего Пятого – юбилейного Парада, который пройдёт в нашем городе 26 мая 2019 года. Милости просим!



Денис Шаляпин
2018 г.