

Источник: Вехи Таганрога

Дата выпуска: 2003

Номер выпуска: 15

Заглавие: Троллейбус многим обязан Сергею Шило

Автор: Л. Найговзин

1977 год был первым годом практических действий по строительству троллейбусного хозяйства в городе. Взятые городом социалистические обязательства по пуску троллейбуса к 7 Ноября - празднику Великого Октября - ставили сложные задачи. Жесткие сроки перечеркнули установленный порядок строительства:

1977 г. - завершение проектных работ;

1978 г. - оформление и защита заявок на оборудование и материалы;

1979 г. - начало строительства.

Заказчиком был определен ОКС горисполкома. В качестве подрядчиков определялись ведущие предприятия города.

Завод «Красный гидропресс» - троллейбусное депо. Реконструкция (вернее, приспособление) базы автохозяйства по ул. Свердлова.

Металлургический завод - строительство подстанции № 11.

Завод «Красный котельщик» - строительство подстанции № 12.

Комбайновый завод - строительство подстанции №9.

Опоры контактной сети также изготавливали предприятия. Монтаж контактных и кабельных сетей выполняло управление «Кавэлектромонтаж». Большой объем работ предстоял управлению трамвая, ЮЗЭС, связистам и дорожникам.

Исполняя обязанности главного инженера управления трамвая, я консультировал работников ОКСа горисполкома по вопросам энергоснабжения. Ведь тяговые преобразовательные подстанции - это далеко не то, что им приходилось строить до этого времени. Убедившись, что приходится за разъяснениями, советами придется довольно часто, они нашли другой устраивавший их вариант. Через заместителя председателя горисполкома Н.Г. Шахового они прикомандировали меня к ОКСу. Так родился приказ № 103 по управлению трамвая: «В связи с необходимостью форсирования троллейбуса для координации работ по строительству и монтажу контактной сети и тяговых подстанций, направить временно в ОКС горисполкома с 1 июля 1977 года начальника энергослужбы тов. Найговзина Л.И. ...»

В это время был создан городской штаб по строительству троллейбуса, отработаны мероприятия, назначены ответственные и жесткие сроки... Заседания штаба вели А.И. Косьмин, Н.Г. Шаховой, П.Н. Складов. Работа велась под контролем первого секретаря горкома КПСС Б.Ф. Зубрицкого. Большую помощь городу оказывал и министр электротехнической промышленности СССР Антонов, который в то время был депутатом Верховного Совета по Таганрогскому округу. Побывав у министра с письмами горкома КПСС и горисполкома, все поняли его настрой - «Таганрогу надо помочь!»

Побывав по нашему вопросу в Москве, Люберцах, Свердловске, Запорожье и других городах, я встречал практически везде доброжелательность и желание помочь. Кстати, Таганрог был единственным городом, которому удалось получить оборудование непосредственно с завода «Уралэлектротяжмаш». Это была целая история...

После митинга в троллейбусном депо в канун праздника 7 Ноября 1977 года по городу прошел первый троллейбус в сторону Нового вокзала и завода «Красный котельщик». У трамвая и троллейбуса, таким образом, получился один день рождения, но в разные годы. Так их коллектив и отметил недавно, выразив суммой «70+25».

Теперь все работы сосредоточились в Октябрьском районе города. Новый маршрут М! 1 должен был связать завод им. Димитрова с действующими линиями. Этой работой занимался

заведующий промышленно-транспортным отделом райкома партии Б.В. Шабанов, который многократно исходил пешком всю трассу, владел всеми вопросами и умело организовывал работы.

Первый троллейбус по новому маршруту пошел в канун Нового года. Регулярное движение началось 25 декабря 1977 года. В этот период Б.В. Шабанов переходит на работу председателем Октябрьского райисполкома. Каково будет теперь? Будет ли кто заниматься троллейбусом? Предстояло построить последний участок, предусмотренный проектом, - ул. Свободы. Отдел райкома КПСС возглавил Сергей Иванович Шило... И вот первое приглашение... Я представился...

- Я знаю, - сказал он.

Его доброжелательная улыбка располагала к длительной беседе. Он интересовался всем, что было связано с троллейбусом.

К этому времени городской штаб практически отошел от дел. Был создан районный штаб. Штаб возглавил директор машиностроительного завода И.Е. Есауленко.

Присутствуя на всех заседаниях этого штаба, я удивлялся выдержке и спокойствию Сергея Ивановича. Он, если и ругал кого-либо, то делал это как бы извиняясь. Имея опыт работы с некоторыми из членов нового штаба, я удивлялся, что в виновного не летят некие фразы и ... телефонные аппараты. Не знаю, чего стоила С. Шило эта выдержка...

Контактная сеть по ул. Свободы была смонтирована без особых проблем. Но настораживали некоторые дефекты монтажа. Монтажникам - сдали и ушли, а эксплуатационникам - все дальнейшие мучения. Дефекты монтажники устранили, но несмонтированной осталась грузовая компенсация. Все пытались доказать, что обойдемся без нее. Ждали, что скажет Шило. Минута молчания.

- Грузовую компенсацию будем монтировать. Этот вопрос беру на себя. Но троллейбус пока пускать без нее...

Подписав акт, я в душе переживал: мало ли было обещаний до подписания актов, но потом... Оказалось, что все мои опасения были напрасны. После этого случая я ни разу не усомнился в словах С.Шило, в его делах...

Троллейбус пошел по ул. Свободы. Это был последний участок, предусмотренный проектом. Далее в проекте была лишь схема и электрический расчет. Но Сергей Иванович остановиться уже не мог. Троллейбус был возведен им в ранг хобби. По его просьбе главный инженер АПМ-2 С.А. Нечаев выполнил проекты контактных сетей по ул. Транспортной и прокладки кабелей. В дальнейшем все проекты троллейбусных линий выполнялись С.А. Нечаевым - почетным гражданином города. Но еще -надо было запустить тяговую подстанцию № 4, которая давно строилась на территории БСМП. За период этого строительства уже сменилось четыре начальника СМУ-6. И при каждой смене повторялись одни и те же вопросы.

Для обкатки линию запитали по временной схеме от действующей подстанции. Первый троллейбус с пассажирами - монтажниками остановился у последней опоры. Дальше надо было подключить законченную монтажом подстанцию № 4 к сетям ЮЗЭС. Для этого необходимо было установить три реактора, но современные реакторы по габаритам не размещались в камерах подстанции, так как она была образца 30-х годов. Сергей Иванович принял, казалось бы, утопическое решение - искать реакторы образца этих 30-х годов. Где? Обзвонил десятки городов. Но, увы!.. ЮЗЭС заявили, что в их системе такого оборудования нет. Через одного своего товарища в г. Новочеркасске удалось узнать, что нечто подобное у них все же есть.

Вместе с С. Шило мы пошли к первому секретарю райкома И.К. Макееву. И. Макеев сразу решил: «Надо ехать и забирать!». Мое предложение выехать и посмотреть было отвергнуто. Он тут же позвонил начальнику штаба по строительству троллейбуса - директору завода им. Димитрова Ожерельеву и попросил к 8 часам утра дать машину для поездки в

Новочеркасск. Я ехать отказывался, так как не был уверен в успехе поездки. Это вывело Макеева, и он четко сказал:

- На ближайшем бюро мы рассмотрим вопрос твоего пребывания в партии!

С этим я и ушел. В приемной ожидал Сергея Ивановича. Вышел же он, широко улыбаясь (?!), и предложил мне зайти опять к Макееву. Я отказался. Шило, улыбаясь, настоял. Когда же я зашел, Макеев встал, слегка обнял:

- Извини. Мне Шило пояснил, что у тебя только профсоюзный билет...

Вот такой был анекдотичный случай...

Приехал в Новочеркасск, там помогли, вечером вернулся в Таганрог с подарком. Реакторы отдали без оплаты. Когда я утром пришел на работу, Сергей Иванович, улыбаясь, встретил меня, как будто мы не виделись много лет...

Троллейбус маршрутом № 3 пошел по ул. Транспортной 6 ноября 1980 года. Движение было открыто 6 ноября 1980 года. Я считал, что троллейбусная эпопея этим завершена. Однако Сергей Иванович видел троллейбус уже на Русском поле...

Энергоснабжение участка по улице Чехова должно было осуществляться от недостроенной подстанции № 10. Она так сиротливо и стоит до сих пор, уже 20 лет. Встал вопрос об энергоснабжении от упомянутой выше подстанции № 4. По договоренности с руководством ТТУ меня освободили от моих прямых обязанностей и поручили сделать энергетический расчет без использования несуществующей подстанции. Это было выполнено. С расчетом и письмом за подписью председателя райисполкома Б.В. Шабанова я выехал в Москву в институт «Гипкоммундортранс». Здесь проверили расчет, обсудили и дали положительную оценку, рекомендации. Мне предложили самому подготовить ответ. Когда ответ был подписан, я обнаружил ошибку. Было отпечатано «Председателю горисполкома г. Таганрога тов. Шабанову». Но исправлять было поздно. В институте меня успокоили: дело ведь было в сути письма, а не в должности и фамилии. С этим я и отбыл в Таганрог.

Сергей Иванович был удовлетворен, поблагодарил. Но при этом несколько раз переспросил:

- Откуда ты знаешь?

Я не понял вопроса, растерялся. Видя это, он пояснил:

- Откуда ты знаешь, что за время твоего отсутствия Шабанов стал председателем горисполкома?

Чистая случайность!

При строительстве контактных сетей надо было решить две проблемы:

1)обеспечить габарит между контактными сетями и высоковольтной линией;

2)достать контактный провод.

Первый вопрос помогли решили в ЮЗЭС. С ними работал лично Сергей Иванович. Второй вопрос мне удалось решить через одного таганрожца, работающего на железной дороге в Туапсе. За некоторую бытовую услугу ему провод мы получили. Троллейбус по ул. Чехова до Русского поля, маршрут № 4, пошел в январе 1988 года. Сергей Иванович перешел на работу председателем райисполкома. Принимал все меры для развития троллейбусной сети. Забрал он меня в исполком, поручил сделать энергетический расчет от ул. Транспортной по ул. Чехова до пер. Гоголевского, а также по трассе: ул. Седова - ул. Строительная - ул. Котлостроительная - Б. Бульварная - ул. Седова.

Троллейбусная линия была сдана в эксплуатацию в августе 1988 года, пошел маршрут № 5. Для этого Сергей Иванович решил весьма сложную задачу -это железнодорожный переезд на пересечении ул. Транспортной и Чехова. Сложность была в том, что железнодорожная ветка была действующей, и комбайновый завод не соглашался просто срезать «горб» земли длиной 300 метров, возвышающийся на 1 метр над проезжей частью перед улицей Транспортной. Завод считал, что это надолго остановит движение поездов и приведет к большим потерям с отгрузкой продукции. Комбайностроители предлагали свое

решение (типа Поляковского переезда), но Сергей Иванович с ними не согласился из-за трудоемкости и сложности и настоял на первом варианте. За два дня (22 и 23 июня 1985 года) специально созданными бригадами было вывезено более 1000 куб.м грунта, уложено 500 шпал на новом основании. Работы велись днем и ночью, и поезда пошли без задержек. Трудно сейчас представить, что здесь не было дороги, не существовало переезда, не было интенсивного движения. Трудно представить, но так было...

Большой, но менее напряженный объем работ был выполнен при переносе трамвайного движения с ул. Чехова на ул. Кузнечную. С.И. Шило и здесь сыграл ведущую роль как организатор.

Под неустанным контролем С. Шило было и строительство троллейбусной линии на Простоквашино, ПМК и по Николаевскому шоссе. И здесь тоже задержек не было...

Уже будучи главой администрации, Сергей Иванович через начальника ТТУ С.В. Коновалова предложил мне сделать энергетический расчет троллейбусных линий от ПМК до ул. Транспортной и к заводу «Красный котельщик» через Марцевский треугольник. Расчет был выполнен, предложено было несколько вариантов. Шило постоянно интересовался ходом работ. Но...

Сергей Иванович был разносторонне увлеченным человеком. Его интересовали книги, он увлекался филателией, посещал практически все филателистические выставки, называя отделение филателистов пятой силой в городе.

С. Шило, видя меня идущим по городу, всегда сигнализировал, как бы приветствуя, а иногда и подвозил. Последней была наша беседа на Чеховской конференции в Литературном музее летом 2002 года... Сергей Иванович пригласил меня на встречу 2 ноября. Но судьбе было угодно распорядиться иначе...