

Источник: Таганрогская правда
Дата выпуска: 25.12.1997
Номер выпуска: 338
Заглавие: Идет по городу троллейбус
Автор: А. Рузин

Вот уже 20 лет таганрожцы пользуются комфортабельным, бесшумным, экологически чистым транспортом, чем обязаны тогдашним «отцам города» - первому секретарю горкома партии Борису Федоровичу Зубрицкому и председателю горисполкома, ныне почетному гражданину Таганрога Анатолию Ивановичу Косьмину.

Началось все в 1975 году, когда по просьбе таганрожцев московский институт «Гипрокоммундортранс» выполнил проект троллейбусного движения для Таганрога. Он предусматривал первую очередь от вокзала Таганрог-1 по улицам Дзержинского и Ленина, переулкам Некрасовскому (вниз) и Добролюбовскому (вверх), ул. Ш Интернационала (Греческая), Комсомольскому спуску и ул. Портовой до морского вокзала.

Однако к тому времени ул. Ленина от Украинского до Мало-Садового переулка была объявлена «зоной отдыха» - пешеходного движения. Правда, автобусы там ходили.

Несмотря на это, без согласования с авторами проекта в Таганроге начали реконструкцию под троллейбус ул. Фрунзе. Приехавшие москвичи сразу поняли, что ширина проезжей части ул. Фрунзе (даже после реконструкции) вынудит водителей троллейбуса останавливаться не только на своих остановках, но и перед каждой трамвайной, чтобы пропустить идущих к вагону пассажиров, как того требуют Правила дорожного движения от водителя любого нерельсового транспорта, каковым является и троллейбус. Они не дали согласия на прокладку троллейбусной линии по ул. Фрунзе и закончили первый проект кольцом: ул. Дзержинского - ул. Фрунзе - пер. Гоголевский - ул. Ленина - ул. Дзержинского, так как ул. Ленина к движению троллейбуса подготовлена не была.

Это не удовлетворило таганрогские власти. По настоянию дирекции завода «Красный котельщик» и, не ставя в известность об этом москвичей, маршрут завернули к заводу, фактически продублировав трамвай. При этом кольцо, теперь уже совершенно никому не нужное, осталось, вызывая лишь путаницу у пассажиров и заставляя водителей после каждого рейса менять таблички за ветровым стеклом «Новый ж.д. вокзал» на «Завод «Красный котельщик» и наоборот, в темное, время на неосвещенных улицах Таганрога совершенно нечитаемые.

Все эти таганрогские проекты по заданию горкома КПСС и горисполкома выполнялись архитектурно-планировочной мастерской № 2 под руководством ее главного инженера Семена Александровича Нечаева, который не раз ездил в Москву, пытаясь их увязать с первым проектом.

Московский проект предусматривал и строительство депо в Северном жилом массиве. Но поджимали сроки - нужно было пустить троллейбус к 60-летию Великого Октября. Поэтому ТТУ для размещения и ремонта полученных машин вынуждено было арендовать территорию и помещения (ул. Свердлова, 162) у Таганрогского производственного объединения автотранспорта. Буквально в последние месяцы эта территория перестала быть арендуемой и теперь принадлежит ТТУ.

Обязательства были выполнены. 1 ноября 1977 года от пл. Восстания до вокзала Таганрог-1 и обратно прошел первый пробный троллейбус. Вел его водитель Таганрогского ТТУ Александр Трофимович Ромашков, вскоре, к сожалению, погибший в дорожно-транспортном происшествии за рулем личного автомобиля.

Регулярное движение открылось лишь 25 декабря 1977 года, но торжественный рапорт о том, что троллейбус пошел к 60-летию Октября, был отправлен в Ростов и в Москву. Вступил в эксплуатацию маршрут № 2 «Железнодорожный вокзал Таганрог-1 - завод «Красный котельщик». Обслуживали его только что полученные из города Энгельса 10 новейших

(потому времени) машин ЗиУ-9Б троллейбусного завода им. Урицкого. Так, не очень гладко, началась жизнь троллейбуса в Таганроге.

Все последующие проекты выполняла АПМ-2. В следующем году начал работать маршрут № 1 «Вокзал Таганрог-1 - завод им. Димитрова». В 1979-м пущен маршрут № 3 «Завод им. Димитрова - 26-й магазин», фактически продублировавший существовавший в то время автобусный маршрут № 5. Пагубность такого дублирования выявилась в период «транспортного коммунизма» (бесплатный электротранспорт). Пассажиры стали игнорировать платные автобусы, лишая автоколонну № 1423 доходов, и штурмовать бесплатные троллейбусы, ломая двери и выводя машины из строя чрезмерным перегрузом.

В 1987 году был намечен пуск троллейбуса по маршруту «Центр –Русское поле». Строительство линии на Русском поле началось в январе 1988 года. Но новый маршрут № 4 пошел не в центр, а к заводу им Димитрова, продублировав автобусный маршрут № 13 с теми же неприятностями, что и у «тройки».

28 ноября 1990 года введен маршрут № 5 «Русское поле - Центральный рынок - пл. Восстания», впоследствии продленный до вокзала Таганрог-1.

В этот период очень много внимания развитию троллейбусного движения уделял тогдашний первый секретарь горкома КПСС Александр Иванович Таран.

В конце августа 1993 года троллейбус пошел в Простоквашино. А 15 декабря 1993 года глава городской администрации Сергей Иванович Шило подписал постановление № 3369 о прокладке троллейбусной линии от вокзала Таганрог-1 до 2-й линии Северного жилого массива. 11 ноября 1994 года троллейбус пошел в СЖМ. Автор этого проекта тоже С. А. Нечаев, и по нему предусмотрено строительство троллейбусного депо в конце ул. Бакинской.

В последнее время в кулуарах таганрогской власти усиленно муссируется вопрос о необходимости замены на ул. Фрунзе трамвая троллейбусом. Это мотивируется тем, что якобы вибрация, создаваемая трамваем, разрушающе действует на расположенные здесь архитектурные памятники.

В условиях нашего криминально-коррупцированного рынка, ничего общего не имеющего с цивилизованным капитализмом, автобусы практически перестали ходить в центральную, историческую часть Таганрога. Поэтому появление здесь троллейбуса было бы весьма желательным. Но вместе с трамваем, а не вместо него, так как по своей провозной способности троллейбус во многом уступает трамваю.

На осуществление этого предложения начальника АПМ-2 А. А. Тарасенко и ее главного инженера С. А. Нечаева сейчас у города просто нет денег. Что же касается влияния трамвая на разрушение архитектурных памятников, то в этом виноват не столько трамвай, сколько некомпетентность наших градостроителей, безжалостно уничтоживших все водоотводные сооружения в городе, созданные еще «безграмотными» строителями времен Петра Великого.

Как я уже говорил, московский проект предусматривал строительство троллейбусного депо на 200 машин в СЖМ. Вопрос этот актуален и сегодня, так как депо на ул. Свердлова уже не устраивает нынешний парк троллейбусов.

В ноябре 1980 года вопрос о строительстве нового депо на 200 машин в СЖМ вроде бы был решен. В 1984-м принято решение о строительстве депо только на 150 машин. А планом социально-экономического развития города на 1989 год было предусмотрено строительство депо уже в Западном жилом массиве и только на 100 машин. Всем этим планам не суждено было сбыться.

И все же, несмотря на все трудности, тяжелейшее финансовое положение, непомерную дороговизну электроэнергии, запчастей и материалов, коммунальных услуг, троллейбусы продолжают ходить по улицам Таганрога.

В беседе с нынешним заместителем по эксплуатации начальника ТТУ Алексеем Васильевичем Кашниковым выяснилось, что сегодня инвентарный парк троллейбусов состоит из 46 машин, одна из которых сочлененного типа, повышенной вместимости. Ежедневно на линию в I смене выходят 35 машин, во II - 26, то есть коэффициент использования парка со-

ставляет 76%, что намного выше среднего по стране. Пять действующих в Таганроге троллейбусных маршрутов имеют протяженность 49 км 560 м. Работу машин обеспечивают семь тяговых подстанций.