Віталій ЛЕУС

ШЛЯХ ДОВЖИНОЮ У 40 РОКІВ

Маршрут №1 "Залізничний вокзал - Бобровиця" - найперший.

Красна площа. 2002 рік.
Отримано п'ять нових тролейбусів з Дніпропетровська.
Начальник тролейбусного управління В.В.Головченко - в центрі.

Віталій ЛЕУС

ШЛЯХ ДОВЖИНОЮ У 40 РОКІВ

За цей період чернігівські тролейбусники перевезли 2 мільярди 600 мільйонів пасажирів

Комунальному підприємству „Чернігівське тролейбусне управління" – 40 років

Чернігів
2005

ББК 38.761.1
Л52

Рецензент Микола Дубина
Консультант Григорій Кононенко

Художнє оформлення Сергій Єрмоленко
Фото Григорій Борисенко, Юрій Павленко
Фото з архіву КП „Чернігівське тролейбусне управління"

Леус В.М.
Л52 Шлях довжиною у 40 років. Нарис. – Чернігів: КП „Видавництво „Чернігівські обереги"; Ніжин: ТОВ „Видавництво „Аспект-Поліграф", 2005. – 56 с.
ISBN 966-340-044-7

Ви знаєте, до якого року слід віднести зародження тролейбуса, чому так назвали цю електромашину, коли у нашій країні вперше з'явився цей зручний і надійний транспорт, коли він уперше вийшов на чернігівські маршрути, як розвивався тролейбусний рух у Чернігові, які подальші перспективи цього розвитку – про це мова у книжці „Шлях довжиною у 40 років".

ББК 38.761.1

ISBN 966-340-044-7 © Віталій Леус, 2005

СВЯТО УСІХ НАС

Валерій ГОЛОВЧЕНКО,
Начальник КП
„Чернігівське тролейбусне управління”:

- У наше стрімке і бурхливе XXI століття, століття космічних швидкостей і надзвукових літаків, коли вулиці стародавнього Чернігова, особливо в його центральній частині, буквально забиті

автомашинами найрізноманітніших модифікацій, знайшлося місце й електричному транспорту – тролейбусам, які сорок років тому вийшли на пасажирські лінії. Тролейбусом сьогодні користуються як чернігівці, так і гості нашого міста, люди різні за віком, за рівнем достатку. Цим зручним і надійним видом транспорту практично можна дістатися до всіх куточків обласного центру.

У 2004 році чернігівські тролейбусники відзначили своєрідний ювілей – 40 років від дня заснування тролейбусного управління. Це досить солідний і вагомий рубіж для остаточного становлення колективу. За ним період роботи по якісному обслуговуванню пасажирів, розвитку матеріально-технічної бази, вихованню молодої зміни.

Виходячи з цього, щиро здоровлю зі святом як працівників Чернігівського тролейбусного управління, так і численної армії пасажирів, які кожного дня користуються послугами цього виду транспорту. Нехай тролейбусні маршрути пролягають не лише у прекрасне майбутнє нашої незалежної держави, а й у наше не менш чудове минуле – роки нашого дитинства і юності.

ЗАМІСТЬ ВСТУПУ

Світлозорий ранок ніжними ласкавими струменями заглядає у вікна вашої квартири. Кидаєте погляд на годинник – пора! Смачний бутерброд запиваєте запашною кавою і поспішаєте на тролейбусну зупинку, обладнану в європейському стилі. Кидаєте нервові погляди на циферблат – час не жде. Обіч стрімко пролітають вщент заповнені пасажирами „рафіки" і таксі. Раптом із-за рогу, плавно, немов гігантська риба, випливає комфортабельний тролейбус. Ще кілька хвилин терпіння – і ви заходите до теплого, яскраво освітленого салону тролейбуса ПМЗ, зручно всідаєтесь на м'якому сидінні.

- Наступна зупинка – готель „Україна". Вихід на центральну магістраль міста – проспект Миру – оголошує водій.

За вікнами тролейбуса пропливає красень – проспект Перемоги.

Чи задумувалися ви коли-небудь над історією створення тролейбуса. Де і коли він уперше з'явився, коли вийшов у перший рейс, чому дістав таку назву.

Дослідники вважають: зародження першого тролейбуса слід віднести до 1840 року, коли шотландець Роберт Девідсон продемонстрував абсолютно новий для тієї епохи транспортний засіб: двомісний самохідний візок з живленням від електричної батарейки і приводом від обладнання, який послугував прообразом електродвигуна постійного струму. Для 40-х років XIX ст., коли по Європі бігали поїзди з паровозами, швидкість була невелика. Винахід Девідсона на ті часи вважався великим досягненням, котре, на превеликий жаль, так і не було з гідністю оцінене його співвітчизниками.

У 1879 році німець Вернер на Берлінській промисловій виставці продемонстрував транспортний засіб, який можна було назвати електровозом (або трамваєм). Маленький чотириколісний локомотив, до рейок подавався електричний струм, віз за собою кілька відкритих причіпних вагончиків. Цей диво-експонат настільки користувався великою популярністю серед відвідувачів, що його послугами скористалися близько ста тисяч чоловік.

Через рік у передмісті Берліна була відкрита перша регулярна трамвайна лінія. У 1882 році фірма „Siemens" продемонструвала електричний транспортний засіб нової конструкції – самохідний безрейковий екіпаж, який отримав живлення від стаціонарного джерела електропостачання і який мав кермо, як і в машині.

У двадцятих роках XX ст. в композиції тролейбусів відбулася справжня революція. Ці конструктивні зміни розглядалися як зміна погляду на тролейбус, який тепер почали вважати швидше за все не „безрейковим трамваєм", а „електричним автобусом". На той час він мав привабливий вигляд: майже безшумний рух на пневматичних шинах, красивий кузов і

комфортабельний пасажирський салон. Була створена реостатна система регулювання швидкості руху, тяговий привід з одним електродвигуном і карданним валом. Це в кінцевому результаті дало можливість планомірно розігнати тролейбус і ефективно електрично загальмувати.

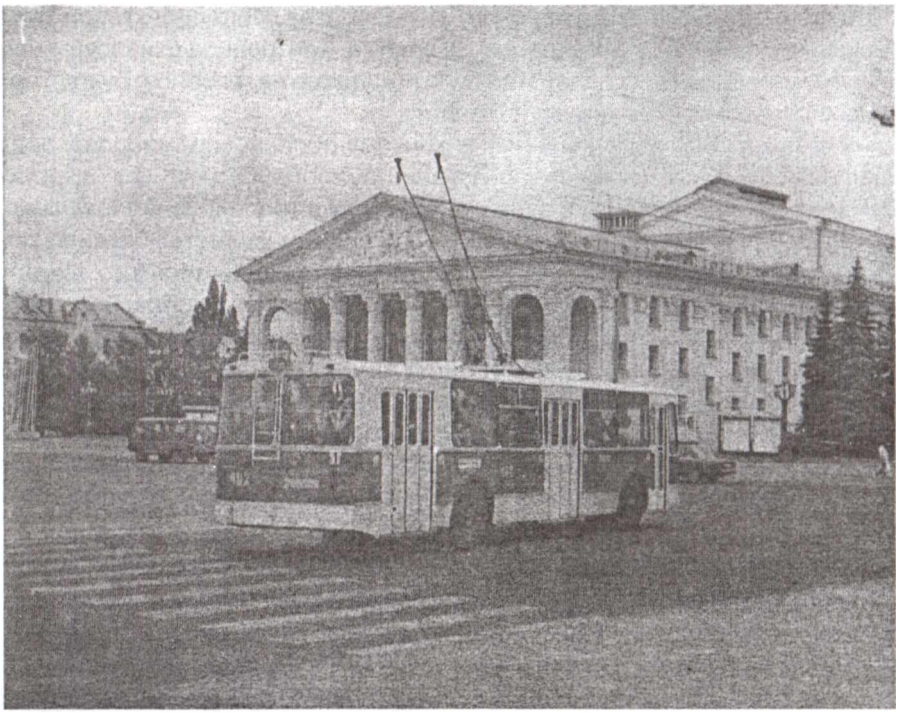
У СРСР перша тролейбусна лінія була відкрита в 1933 році в Москві. У 1935 році перші тролейбуси вийшли на київські маршрути, а наступного року тролейбуси з'явилися у Ленінграді і Ростові-на-Дону. У Харкові вони вийшли на вулиці у 1939 році.

Саме слово „тролейбус" походить від англійського trolley-bus, від trolley – роликовий струмознімач та bus – автобус, омнібус – безрейковий наземний, головним чином вуличний, рухомий склад. Його двигуни живляться через підвісну контактну мережу.

Мирну працю радянських тролейбусників перервала Велика Вітчизняна війна. Лише після перемоги розпочався бурхливий розвиток цього виду транспорту. Він сьогодні став частиною нашого життя, котре ми уже не уявляємо без тролейбуса. Для багатьох чернігівців, особливо людей старшого покоління, тролейбус став ніби своєрідним містком у минуле.

Коли започаткувався тролейбусний рух у Чернігові, хто вивів на лінії перші машини, куди вони спрямували свою ходу, як сорок років розвивався цей транспорт у Чернігові, які його подальші перспективи, про це – на сторінках нашої книжки.

ШЕЛЕСТ СТОРІНОК, ЯК ШЕЛЕСТ ПРАПОРІВ



Перший тролейбусний маршрут стартував на Красній площі.

Так вони починали

Першу сторінку у літопис чернігівських тролейбусників було записано 8 квітня 1964 року, коли міністр комунального господарства О. Селіванов видав наказ за № 116 про організацію в Чернігові дирекції по будівництву тролейбусного господарства. За оплатою праці керівних та інженерно-технічних працівників, за схемою посадових окладів організовану дирекцію було віднесено до п'ятої групи. У наказі, зокрема, зазначалося про затвердження штатного розпису адміністративно-управлінського персоналу. Утримання дирекції намічалося за рахунок коштів, передбачених кошторисом будівництва Чернігівського тролейбусного господарства та в межах чисельності адміністративно-управлінського персоналу Чернігівського промислового облкомунгоспу.

16 квітня 1964 року завідуючий промисловим облкомунгоспом П.Долгілевич видав наказ за № 53 по Чернігівському обласному промисловому відділу комунального господарства, який у відповідності з наказом міністра комунального господарства наказував організувати в Чернігові дирекцію тролейбусного господарства. Його директором було призначено Якова Олександровича Гореліка. Контроль за фінансуванням на утримання цього господарства було покладено на головного бухгалтера промислового облкомунгоспу т. Левітіну.

7 жовтня 1964 року рішенням виконкому обласної промислової ради депутатів трудящих дирекцію по будівництву тролейбусного господарства в Чернігові було перейменовано на Чернігівське тролейбусне управління.

Будівництво йшло з притаманній соціалістичній системі гігантським розмахом і швидкими темпами. Головний інженер міського відділу капітального будівництва А.Є.Водолазов на сторінках обласної газети „Деснянська правда" від 13 жовтня 1963 року зазначав: „Нині йде установка опор на вулицях Леніна, Щорса та інших. Водночас йде будівництво трьох тягових підстанцій. У районі Бобровиці розпочато будівництво тролейбусного парку. Нині будівельники приступили до спорудження головного корпусу, розрахованого на 50 машин. У недалекому майбутньому він буде розширюватися. Спорудження ведуть робітники будівельного управління ТЕЦ."

На початку червня 1964 року до Чернігова прибули перші чотири тролейбуси. Всього мало надійти шістнадцять машин.

Мине кілька хвилин, і вони вирушать у черговий рейс. Водій Шнайдер і кондуктор Падалка. Фото 1965 р.

Водночас ішла підготовка кадрів. 50 чоловік відбули до Києва на курси водіїв. Що характерно, бажання водити тролейбуси мальовничими вулицями стародавнього Чернігова виявили бажання не лише колишні випускники шкіл, а й рядові виробничники, які вже на той час мали професії – слюсарі, токарі, електромонтери тощо.

Яків Олександрович Горелік. Фото 1965 року.

Підготовку до пуску першого тролейбуса було проведено в гранично короткі строки. І ось нарешті цей день настав – 5 листопада 1964 року 16.00. Цього дня у Чернігові „прописався" новий вид міського пасажирського транспорту. Ось як про це писала обласна газета „Деснянська правда" в номері від 6 листопада 1964 року:

„Тролейбус пішов!

Чудовий подарунок одержали трудящі Чернігова. Вчора розпочався регулярний тролейбусний рух. Достроково збудовані перша черга траси довжиною 22 кілометри і дві тягові підстанції. Три маршрути зв'язали околицю міста – Бобровицю – і центр з промисловими районами – заводом синтетичного волокна, камвольно-суконним комбінатом, вокзалом.

Достроковий пуск лінії – велика трудова перемога колективів будівельного управління №430 тресту „Електромонтаж", БМУ №52 будтресту №4, ремонтно-будівельного шляхового управління, багатьох підприємств та організацій міста. Вона присвячена знаменній даті – 47-м роковинам Великого Жовтня.

З нагоди відкриття руху нового виду транспорту вчора вдень у театрі ім. Т.Г.Шевченка відбулися збори. За дорученням міськкому Комуністичної партії і міськвиконкому перший секретар міськкому Комуністичної партії В.І.Дусь сердечно поздоровив робітників, будівельників, інженерно-технічних працівників з достроковим пуском першої черги тролейбусної лінії, подякував за самовіддану працю, побажав нових великих успіхів.

Бригадир колективу комуністичної праці І.Терещенко, бригадир електромонтажників, ударник комуністичної праці С.Стрелецький, шляховий майстер С.Кушнір та інші розповіли, як народжувалася перемога. Вони передали естафету трудових справ експлуатаційникам.

Переможців передсвяткового змагання тепло поздоровили вчителька школи №18 Г. Мусієнко, робітниця камвольно-суконного комбінату О.Забіла та інші.

На зборах велика група передовиків нагороджена почесними грамотами міськкому партії і міськвиконкому, цінними подарунками.

Після зборів всі присутні з театру пішли до колони святково прикрашених тролейбусів, що вишикувалися у центрі міста.

Комфортабельні машини чекають перших пасажирів. Грає оркестр. Перерізано червону стрічку. Пасажири заповнюють машини. Тролейбусам – зелена вулиця.

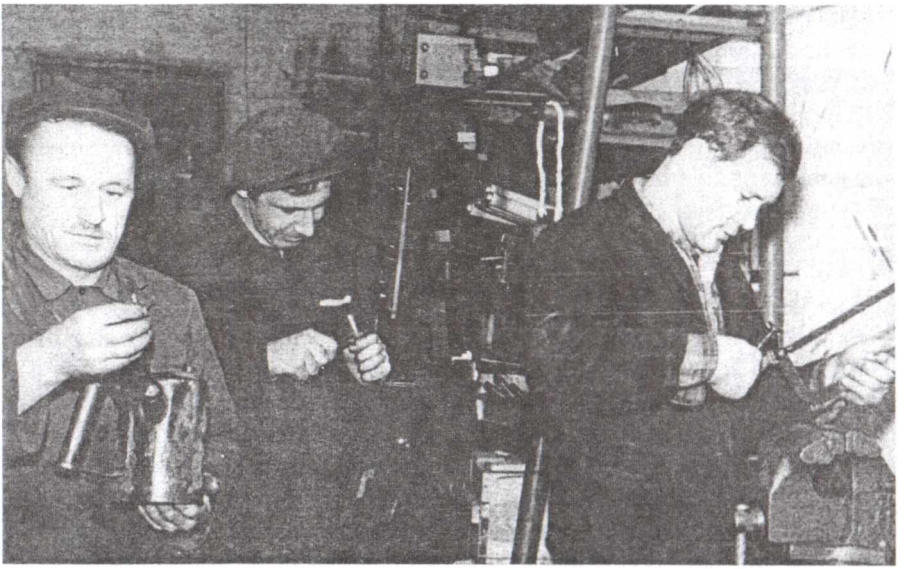
Право відкрити тролейбусний рух у місті надається водію першого класу Анатолію Федоровичу Ніколаєнку.

Починається перший рейс.

У добру путь, чернігівські тролейбуси!"

Серед тих, хто під напутнє слово начальника тролейбусного управління Я.О.Гореліка вирушили у свій перший рейс, були тролейбуси, які вели водії Анатолій Федорович Ніколаєнко, Василь Вікторович Ананко, Володимир Павлович Пода, Анатолій Олексійович Баран. Перші квитки видали

Електромонтери тягових підстанцій Юлія Захарова і Любов Розумович. Фото 1974 р.



Слюсарно-інструментальна дільниця. На передньому плані (перший зліва) учасник бойових дій Микола Іванович Ющенко. Фото 1968 р.

пасажирам кондуктори Валентина Данилівна Горковчук, Тамара Григорівна Орлова, Наталія Олександрівна Пасюк.

Розповідає Анатолій Олексійович Баран:

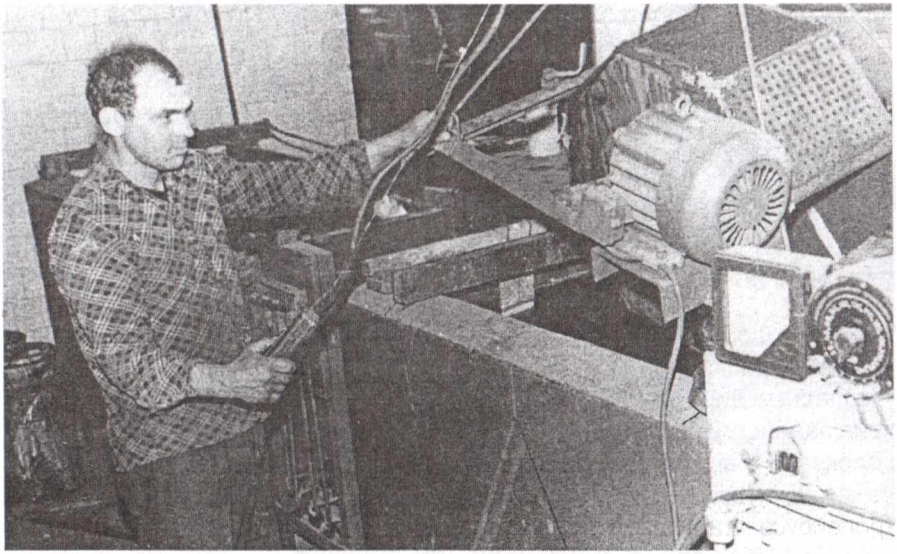
- Народився в Олбині Козелецького району. Служив в армії. Демобілізувавшись, залишився в Чернігові. Деякий час працював на меблевій фабриці. Однак душа до цієї роботи чомусь не лежала . Хотілося запізнатися з технікою, але, звісна річ, не з автомашиною, трактором, чи, тим більше, комбайном, а з технікою новою, для Чернігова незвичною. Можливо, мої думки прочитав сам Бог. Весною 1964 року я почув про набір на курси водіїв тролейбусів. А невдовзі уже був на навчанні. Спочатку опанував теоретичні науки, а потім практичні – гамірливими київськими вулицями водив тролейбус. Після навчання повернувся до Чернігова і розпочав працювати у тролейбусному управлінні. Нам двом, мені й Анатолію Ніколаєнку, дирекція виділила один тролейбус під номером 001. Дуже хвилювалися. Вирушали за маршрутом „Бобровиця – завод синтетичного волокна". На відкриття тролейбусного руху чернігівці чекали довго, а тому на кожній зупинці перебували сотні пасажирів. З особливою радістю появу тролейбуса вітали школярі. Деякі з них каталися до пізнього вечора. Робочу зміну закінчив близько дванадцятої ночі. Втоми не відчував, але, як тільки доторкнувся до подушки, заснув одразу.

На три маршрути, які зв'язали околицю Бобровиці і центр міста з вокзалом, вийшло 22 тролейбуси, які напередодні надійшли з міста Енгельс Саратовської області. Загальна протяжність тролейбусної траси становила 22 кілометри, енергозабезпечення маршрутів здійснювалося двома тяговими підстанціями. Десять тролейбусів за тогочасними мірками вважалися великими. Кожен з них міг перевезти понад 120 пасажирів.

З перших днів організації підприємства і до цього часу тут працюють: електромонтер Володимир Антонович Буцко, начальник району контактної мережі Анатолій Митрофанович Вовк, начальник зміни СРРС Віталій Михайлович Єдомаха, водій тролейбуса Віктор Петрович Жадан, інженер ВТВ Михайло Григорович Коробко, водій тролейбуса Степан Іванович Овчаренко.

За два місяці 1965 року і один 1966 було перевезено понад 1,5 мільйона пасажирів, а кожного дня чернігівські тролейбусники перевозили 30 – 36 тисяч. На маршрутах працювало 24 машини. Було заплановано будівництво нових тролейбусних ліній. Нові маршрути мали пролягти до приміського села Коти, на вулицю Любецька до шляхопроводу. Того ж, 1965-го року тролейбусний парк поповнився ще 15 машинами. Завершувалася наладка третьої тягової підстанції.

На перевезенні пасажирів та утриманні обладнання працювало сім служб та відділів: служба руху (організація перевезення пасажирів), служба рухомого складу (утримання і ремонт тролейбусів), служба



Гальванік Микола Григорович Велігорський під час процесу оцинкування метизів. Фото 1968 р.

Збори трудового колективу. Фото 1969 р.

енергогосподарства (утримання і ремонт тягових підстанцій і контактно-кабельної мережі), автогараж (забезпечення служб автотранспортом загального і спеціального призначення), відділ головного механіка (обслуговування і ремонт кабельного, сантехнічного, верстатного і підйомно-транспортного внутрішньоцехового обладнання), управління – керівництво роботою всіх служб і відділу (здійснювало економічне і технічне планування, експлуатацію і розвиток господарства, вело облік всіх видів діяльності і звітності), відділ збирання виручки (забезпечення збирання проїзної оплати).

За підсумками республіканського соціалістичного змагання у третьому кварталі 1965 року Чернігівському тролейбусному управлінню було присуджено перше місце. Колектив отримав премію МКГ УРСР і був удостоєний перехідного Червоного прапора Ради Міністрів УРСР.

Успіхи не забарилися. За підсумками четвертого кварталу підприємство отримало першу обласну премію і перехідний Червоний прапор облкомунгоспу і облпрофради. І в наступні роки тролейбусники не здавали позицій: перші місця в республіці, області, перехідні Червоні прапори, грошові премії, грамоти...

Новий тролейбусний маршрут

У вересні 1965 року в урочистій обстановці відбулося відкриття нового тролейбусного маршруту: „Завод синтетичного волокна – Коти". З нагоди цього біля заводу „Жовтневий молот" зібралися сотні робітників, пасажирів, жителів села Коти. Мітинг відкрив голова виконкому міської ради депутатів

Бригадир електриків по ремонту електродвигунів Леонід Дмитрович Качановський. Фото 1972 р.

трудящих В.В.Андрієвський. Він привітав присутніх з відкриттям нової тролейбусної лінії, висловивши щиру подяку всім, хто брав у її спорудженні. Потім під звуки урочистого маршу В.В.Андрієвський перерізає червону стрічку. Тролейбус, вщент заповнений пасажирами, вирушає у перший рейс. За його кермом Володимир Овчар. Згодом на цей маршрут вийдуть водії М.Сироїд, А.Баран, В.Пода, О.Водотовка та інші.

Якщо у 1964 році у день відкриття на лінії вийшло тільки 22 машини, то через 10 місяців на перевезенні пасажирів вже було задіяно 57. Тільки на цьому маршруті ходитиме 16 машин.

Значний вклад у будівництво тролейбусних ліній внесли будівельники колективу БМУ-430. Серед найкращих монтажників цього управління – С.Стрелецький, М.Маскольчук, А.Харченко, А.Чернуха, А.Даниленко, В.Ковбаса. Як зазначив тоді начальник БМУ-430 В.М.Новиков, тролейбусну лінію, як правило, зводять робітники Київського спеціалізованого управління. Цього разу традицію було порушено. Тролейбусну лінію прокладали чернігівські монтажники. Завдяки

Електромонтер тягових підстанцій Віктор Грихно. Фото 1973 р.

На комуністичному суботнику. Перший начальник відділу кадрів Григорій Макарович Яновський. Фото 1975 р.

цьому вдалося виграти багато дорогоцінного часу і зекономити значні кошти.

Та головною гордістю будівельників стала тягова підстанція, котра почала працювати в автоматичному режимі. Їй на той час не було аналогів в Україні. Під час будівництва тягової підстанції робітники врахували цінні пропозиції начальника енергослужби тролейбусного парку Е.Ревенка. Він порадив впровадити нову техніку, застосувати нове обладнання, удосконалив прилади. При будівництві підстанції сумлінно працював колектив ремонтної бригади А. Вовка. Зразки високопродуктивної праці демонстрував майстер тягової підстанції О.Ширай, електромонтер В.Авдієнко, контактники І.Примак, П.Ісай, О.Наконечний та багато інших.

У середині березня 1966 року нова лінія зв'язала Бобровицю із заводом синтетичного волокна (нині комбінат „Хімволокно"). Було споруджено чотири

Касир Марія Олексіївна Андрейченко видає гроші диспетчеру Парасковії Павлівні Будаш. Фото 1971 р.

кілометри лінії, тягову підстанцію, підвішено і полагоджено дроти. Ці роботи сумлінно і на високому професійному рівні провів колектив енергослужби під керівництвом Едуарда Ревенка. Колектив добровільно взяв на себе будівництво третього маршруту, зобов'язавшись завершити роботи до 49-ї річниці Великого Жовтня, а справився на три місяці раніше зазначеного строку.

У березні 1966 року у тролейбусному парку налічувалося 87 машин, на лінії виходило 65. Всі тягові підстанції були переведені на авто- і телеуправління. Програми перших трьох місяців були виконані на 113%. П'ятирічний план колектив зобов'язався виконати до 25 березня, а річний – до 20 грудня 1966 року. До 49-ї річниці Великого Жовтня тролейбусники зобов'язалися збудувати 12 кілометрів ліній, нову тягову підстанцію. Серед кращих – водії А.Носир, В.Овчар, ремонтники і електромонтери М.Кундрат, А.Вовк, О.Ширай, В.Власенко, О.Наконечний.

Перші три тягові підстанції для контролю за роботою і управлінням обладнання були обладнані ртутними випрямлячами. Тут постійно чергували два електромонтери. Складність в експлуатації обладнання, ненадійність у роботі викликали багато простоїв обладнання і порушень графіка руху. Тоді слово взяли раціоналізатори служби енергогосподарства. Вони розробили схему автоматизації режимів роботи підстанції і запровадили у виробництво, що дозволило вивільнити 24 робітники від малопродуктивної праці.

Паралельно проводилися роботи по заміні ртутних випрямлячів на кремнієві. Удосконалювалися схеми управління тяговими підстанціями. Була організована єдина диспетчерська за контролем і за роботою тягових підстанцій. Поліпшилася оперативність у ліквідації неполадок. Наступним етапом стало запровадження напівпровідникових випрямлячів з природним охолодженням і підвищеною надійністю. Такі нововведення дозволили практично знизити порушення графіка руху по тягових підстанціях. Розширення будівництва забезпечило тролейбусні маршрути резервом щодо потужностей підстанцій. Капітальний і поточний ремонти обладнання тягової підстанції і контактної мережі здійснювався силами служби. В умовах депо було налагоджено реставрацію і виготовлення нових запасних частин.

Постійно удосконалювався рухомий склад. Від тролейбусів типу МТБ, ЛАЗ, „Київ–2 ", „Київ–4", ЗІУ–5 до комфортабельних ЗІУ–9. У період з 1964 по 1980 рр. було придбано 274 тролейбуси. За фізичними та моральним зносом було списано 133 машини. Службою рухомого складу вирішені важливі питання механізації ремонтних робіт, зростання продуктивності праці. Відділення для миття тролейбусів було винесено з цеху профілакторію в окреме приміщення. Механізували процес миття агрегатів, запровадили гальванічний процес відновлення деталей. У шиноремонтному відділенні механізували процеси розсортування коліс. Було освоєно виготовлення

Засідання комітету народного контролю. Начальник тролейбусного управління Анатолій Петрович Мірошниченко (четвертий справа). Фото 1978 р.

нових деталей з поліетиленових матеріалів, а також з чорних та кольорових металів. На оглядових ямах №№ 1-4 запровадили механізацію монтажно-демонтажних робіт тягових електродвигунів. Пристосування, випробувальні стенди, вимірювальні інструменти – ось далеко не повний перелік раціоналізаторських пропозицій СРС.

Значні зміни відбулися і у відділенні головного механіка. Застарілі, малопродуктивні котли „Універсал", які працювали на вугіллі, замінили на сучасні, які почали працювати на природному паливі – газі. Його підвели у жовтні – листопаді 1968 року.

Спорудження нових електроліній, заміна силового трансформатора з 250 на 400 кіловат яскраво засвідчила збільшення електричних навантажень депо. Значно розширили зони обслуговування. Обладнали котельню, 16 постів, 4 диспетчерських.

На початку 1969 року в парку було 118 машин, серед них – дві К–6. Працювало 750 чоловік.

Професія водія тролейбуса набрала такої популярності, що за його кермо охоче сідали не лише хлопці, а й дівчата.

Великою повагою й авторитетом не тільки серед тролейбусників, а й серед пасажирів користувалася заступник секретаря комсомольської

організації Ніна Нікітіна. Її було нагороджено медаллю „За трудову доблесть", комсомольсько-молодіжному екіпажу присвоєно ім'я 50-річчя ВЛКСМ.

Галина Гук спочатку працювала кондуктором, та коли побачила, що дівчата опановують чоловічу професію, успішно закінчила курси і повела у рейси електромашини.

Серед найкращих водіїв значилося ім'я Люби Чорної. Вона відзначалася високою культурою обслуговування пасажирів. Її ім'я не раз заносилося на Дошку пошани, старанна праця відзначалася преміями, цінними подарунками.

Наприкінці 1971 року практично всі райони Чернігова були охоплені цим зручним і надійним видом транспорту. З кожним роком місто зростало, розширювало свої кордони і вимагало нових маршрутних ліній. Найближчим часом мав відкритися новий тролейбусний маршрут, який з'єднає вулиці Колгоспна і Рокоссовського, у перспективі запланували також нову лінію „Колгоспна–Київська–центр". Зводилися тягові підстанції на Бобровиці і Котах. У перспективі тролейбуси мали піти до фабрики гумово-технічних виробів та новоспоруджуваного заводу автозапчастин.

Наприкінці 1971 року на лініях працювало близько 90 тролейбусів. Їх обслуговували 220 водіїв, 150 кондукторів. Кожного дня машини перевозили в середньому 140 тисяч пасажирів.

З часом річний пробіг чернігівських тролейбусів становив колосальну відстань – понад сім мільйонів кілометрів. За цей час перевозили 50–60 мільйонів пасажирів, а щодня – приблизно 150–180 тисяч. Тролейбусники у годину „пік" виручали робітників та інженерно-технічних працівників виробничого об'єднання „Хімволокно", камвольно-суконного комбінату, заводу автозапчастин та багатьох інших підприємств.

Проводилася велика робота щодо поліпшення обслуговування пасажирів. Влаштовувалися конкурси на кращу бригаду, екіпаж, водія. Право бути кращою неодноразово виборювала бригада, яку очолював комуніст В.Л.Проценко. Віктор Логвинович працює з дня утворення тролейбусного парку. Працює чітко, ритмічно, без аварій. Як інструктор по підготовці кадрів свій багатий досвід охоче передає молодим водіям, які тільки-но переступили поріг підприємства. Першість не раз завойовував й екіпаж тролейбуса № 227 у складі водіїв: комуніста, ветерана виробництва І.А.Ващенка та комсомольця Олександра Брика, а також водіїв – члена КПРС М.Г.Олексієнка, М.П.Маляренка, Б.М.Федорина.

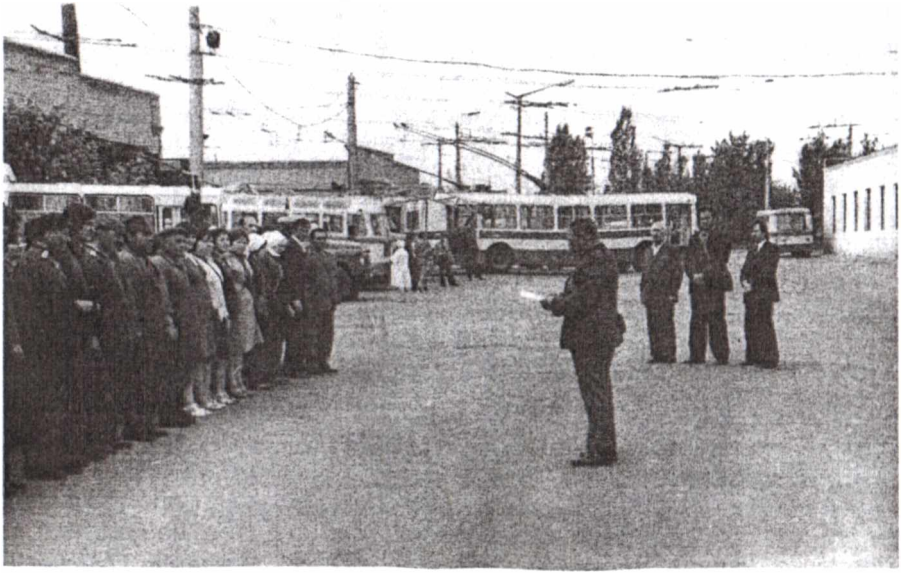
Зразки відмінної праці демонструє водій першого класу, ударник комуністичної праці, голова ради першої бригади Петро Васильович Легеда. Володимир Уложенко - бригадир комсомольсько-молодіжного маршруту №6, голова цехкому служби руху – один з переможців соціалістичного змагання.

НАМ – 10 РОКІВ

Водій тролейбуса Михайло Петрович Малярвнко. Фото 1981 р.

У листопаді 1974 року виповнилося десять років від дня виходу на лінії чернігівського тролейбуса. За цей час було перевезено понад 400 мільйонів пасажирів. Працювало 800 робітників, інженерно-технічних працівників і службовців. На десяти маршрутах пасажирів обслуговували 140 тролейбусів. Було споруджено 86,4 кілометра контактної мережі, введено вісім тягових підстанцій. Спорудили приміщення для капітального ремонту тролейбусів. У перший ювілейний рік було перевезено близько 52 мільйонів пасажирів.

У перспективі тролейбусний парк мав поповнитися 50-а сучасними комфортабельними тролейбусами ЗІУ–9. Всього на лініях мало б курсувати 150 машин. Було



Під час навчання з цивільної оборони. Фото 1979 р.

заплановано відкрити два нові маршрути, які б зв'язали Бобровицю з Котами, минаючи центр міста, а також район Лісковиці з центром.

На зупинках „Завод автозапчастин" і „Радгосп „Деснянський" запланували побудувати сучасні диспетчерські пункти з посадочними платформами і павільйонами для пасажирів. На окремих зупинках мали встановити каси автоматичного продажу проїзних талонів.

Водночас із здобутками тролейбусники вирішували чимало повсякденних проблем. Залишала бажати кращою культура. Для прикладу чернігівцям наводився культурний рівень пасажирів Києва, Харкова, Сум. У години „пік" люди тут шикувалися у черги, заходили вільно на задні двері, а виходили на передні. У Чернігові все ж було навпаки. Особливо це помічалося після футбольних матчів на зупинці „Стадіон ім. Гагаріна". Дорогу до салону тролейбуса почасти прокладали атлетично скроєні молодики з біцепсами бугая. У результаті цього інколи новісінькі машини на кілька днів виходили з ладу, особливо досить часто доводилось ремонтувати двері. Багато неприємностей завдавали і так звані „зайці". Контролери виявляли і штрафували кожного дня в середньому близько 200–300 безбілетних пасажирів. „Невже краще червоніти перед пасажирами і виплачувати контролерові куди більшу суму штрафу, аніж придбати і закомпостувати талон?" – дивувалися чернігівські тролейбусники.

З часом тролейбусне управління перетворилося у велике багатогалузеве підприємство, в якому працювало близько 900 чоловік. У 1984 році тролейбусники відзначили своє двадцятиріччя. Того року довжина контактної мережі була доведена більш як до 90 кілометрів. Щодня у рейс виходило 152 тролейбуси, які перевозили понад 180 тисяч пасажирів. Працювало 9 тягових підстанцій, чотири кінцевих диспетчерські станції. Була введена в дію централізована диспетчерська за контролем регулярності руху тролейбусів. На підприємстві кожний восьмий – комуніст, кожний п'ятий – комсомолець.

Перший і дев'ятий маршрути – маршрути зразкового транспортного обслуговування. У передовому загоні виробничників нараховувалося 233 ударники комуністичної праці.

За двадцять років тролейбуси перевезли 991,4 мільйона пасажирів, подолавши відстань у 70,9 мільйона кілометрів.

За досягнуті успіхи в соціалістичному змаганні багато працівників тролейбусного управління було удостоєно високих урядових нагород.

Орден Трудового Червоного Прапора отримали електромонтер контактної мережі Олександр Коржинський, водій Георгій Тіняков, орденом „Знак пошани" відзначені: майстер ВТК Віталій Єдомаха, водій тролейбуса Георгій Тіняков, орденом Трудової Слави III ступеня нагороджені: майстер тягових підстанцій Віталій Козел, водії тролейбусів Валентина Лозова, Віктор Проценко, Галина Терешкова, слюсар-електрик Олександр Пенський,

Голова Деснянського районного комітету народного контролю Леонід Денисенко вручає перехідний Червоний прапор начальнику тролейбусного управління Івану Микитовичу Сергієнку. Фото 1987 р.

Один з перших водіїв Григорій Якович Осипенко. Фото 1985 р.

медаллю „За трудову відзнаку" відзначені електромонтер В.Юткін і слюсар В.Сенченко.

Останнім часом значно посилився режим економії. Раціоналізатори завдяки своїм пропозиціям заощадили 322 тисячі карбованців.

Колектив управління не один раз виходив переможцем у соціалістичному змаганні. За перше півріччя 1984 року тролейбусники вибороли першість в обласному центрі. Їм вручено перехідний Червоний прапор.

На всіх лініях триває напружене соціалістичне змагання за відмінне обслуговування пасажирів.

Самородки

На підприємстві працюють справжні самородки, які у вільний від роботи час займаються творчою роботою. До таких належить працівник ЧТУ Анатолій Яровий.

Він уміє писати олією, висікати скульптурні композиції і барельєфи з граніту, мармуру, заліза, ліпити з пластиліну. Свого часу Анатолій Яровий створив барельєфи композицій „За владу Рад" (пластилін) та „Мікеланджело" (мармур), скульптурну композицію „Впізнали бабусю" (граніт). Тривалий час займається вирізуванням з дерева різноманітних предметів кухонного вжитку – прикрасив ручки ложок та ополоників різноманітними ведмедиками, рибками, фігурами людей. Одна з цих робіт – невеличка парна сільничка, виготовлена у вигляді двох лебедів.

Вироби народного майстра відзначаються великою самобутністю. Про нього високої думки фахівці. Старший науковий співробітник Чернігівського історичного музею Тетяна Куценко так відгукувалася про творчість Анатолія Ярового: „Характерною ознакою творчості цього майстра на цьому етапі є досконалість і доцільність форми, лаконічність декоративних елементів. Він їх вживає дуже обережно, боячись порушити природну красу матеріалу. М'якість, плавність ліній форми, старанність обробки – все це надає виробу привабливості... Бо в кожен з них переливається частка душі майстра. Душі доброї і щирої людини, яка працює з насолодою, прагнучи принести людям радість".

НАМ – 25 РОКІВ

У 1989 році тролейбусники відзначали своє 25-річчя. Численний колектив працював чітко, плідно, виважено.

На десяти маршрутах, протяжність яких складала 100,5 кілометра, у години „пік" виходило 135 тролейбусів. Закінчувалося будівництво тягової підстанції №10. Було розширено відстійний майданчик для тролейбусів, введено в експлуатацію мийно-прибиральний комплекс. Тролейбусники справили новосілля – отримали 74 квартири, поселилися в гуртожитку для малосімейних.

Великий вклад у розвиток підприємства внесли раціоналізатори і

Начальник тролейбусного управління Олег Михайлович Гетьманов вручає Почесну грамоту начальнику цеху планових ремонтів Юрію Олексійовичу Філісюку. Фото 1982 р.

Електрогазозварник Василь Петрович Булка. Фото 1987 р.

Начальник тролейбусного управління Валерій Всеволодович Головченко вручає Почесну грамоту завідуючому виробничим відділом Григорію Федоровичу Кононенку. Фото 1995 р.

новатори виробництва. За чверть віку вони зекономили 425 тисяч карбованців, запровадили 1015 раціоналізаторських пропозицій. Тільки у 1988 році від їх запровадження економічний ефект склав 19,7 тисячі карбованців.

Раціоналізаторам і новаторам виробництва під силу вирішувати питання автоматизації і телеуправління тягових підстанцій, реставрації вторинного використання деталей, відновлення деталей методом осталення, заміна дефіцитних деталей з кольорових металів на полімерні, економія паливно-енергетичних і трудових ресурсів.

Завдяки дружній, злагодженій роботі дільниці по капітальному і середньому ремонтах тролейбусів, заготівельних майстерень, у т.ч. дільниці по виготовленню деталей з чорних та кольорових металів, деталей з полімерних матеріалів забезпечено виконання програми ремонтів рухомого складу в умовах депо.

Реконструйовано тягові підстанції зі встановленням сучасних перетворювальних агрегатів підвищеної потужності. У котельній депо встановлено додаткові теплообмінні прилади. Серед кращих раціоналізаторів – А.В.Слепнєв, М.Ю.Андрущенко, М.Ю.Рубан, Д.З.Вольфсон, А.М.Вовк, М.І.Ковбич, О.І.Пенський, Г.Б.Титенок, В.П.Кузуб, Л.С.Клугман, С.Е.Потапов.

Значних змін зазнала виробнича база: вона значно розширилась і удосконалилась. Нових обрисів набрало депо, споруджено цех планових ремонтів тролейбусів, запроваджено безканавний метод ремонтів, пущено в експлуатацію мийно-прибиральний комплекс.

Водночас удосконалилася технологія ремонтів рухомого складу, запроваджено відновлення деталей методом гальванопокриття, введено в дію ливарні майстерні по виготовленню виробів з металу та полімерів, значно розширилася номенклатура реставрованих деталей. Відчинила двері нова центральна диспетчерська станція по контролю за графіком руху тролейбусів.

Великі плани намічали чернігівські тролейбусники на наступні роки. Найближчим часом мало розгорнутися будівництво нового житлового масиву в районі села Масани. Тут мали облаштувати тролейбусне депо на 100 машин. Архітектори запропонували прорізати проспект Жовтневої Революції від П'яти Кутів до вулиці Рокоссовського. Тролейбуси мали ходити новою трасою, що дозволило б більш ефективно і раціонально організувати роботу нових ліній. У районі Бобровиці планувалося будівництво тягової підстанції № 11, двох підстанцій у районі Масанів. Підстанція у центрі міста мала б забезпечити безперебійне і надійне електропостачання. Тролейбусний парк мав поповнитися сучасними комфортабельними машинами. До ремонтної бази повинні були надійти нове верстатне обладнання та засоби малої механізації.

Подвір'я тролейбусного управління після комуністичного суботника набрало красивого вигляду. Фото 1975 р.

Подальше удосконалення мали отримати нові форми організації й оплати праці. У перспективі намічалося спорудження нового житлового будинку, спортивно-оздоровчого приміщення, їдальні, тролейбусники мали взяти участь у будівництві санаторію-профілакторію і їдальні на базі відпочинку.

НАМ – 30!

Шостого листопада 1994 року тролейбусники відзначили своє 30-річчя. Розповідає начальник тролейбусного управління Валерій Головченко:

- Тролейбусний парк нараховував тоді 181 пасажирську машину. На жаль, у той період із суто технічних причин простоювало близько 60 транспортних одиниць, а за планом на вулиці міста кожного дня виходило 139 тролейбусів. Недостатня кількість запасних частин, як наслідок – невчасна їх заміна, все це в кінцевому результаті призводило до великого спрацювання рухомого складу. Та й нові тролейбуси мали заводські конструктивні недоліки, які почасти доводиться усувати власноруч.

Спостерігалася велика плинність кадрів. Багато молодих водіїв виїжджали до Росії, де заробітки були значно вищі, а можливості – більші. У тролейбусному парку, як правило, залишалися працювати люди зі стажем, котрі були прив'язані до Чернігова родинами. На тролейбусному транспорті різко зростала злочинність. Новоявлені хулігани на сидіннях вирізали замінник шкіри та поролон, у салонах тролейбусів молодики почасти влаштовували сварки, а то й бійки. Допікали і „зайці". Кожного місяця контролери штрафували 7 – 8 тисяч безбілетних пасажирів.

У 1994 році функціонувало 103 кілометри контактних та кабельних мереж, діяло десять тягових підстанцій, які працювали на автоматиці та телемеханіці. Їх безперебійну роботу забезпечувало енергогосподарство. Керівництво системою енергопостачання здійснювалося зі стаціонарного диспетчерського пункту, який містився на території тролейбусного управління. Очолював це енергогосподарство один з ветеранів підприємства Анатолій Митрофанович Вовк. У квітні 1964 року він працював електромонтером БУ – 430. Разом з іншими зводив контактні мережі і тягові підстанції. Згодом перейшов до управління черговим підстанції. Невдовзі його обрали бригадиром електромонтажників на тягових підстанціях, майстром, потім старшим майстром. З кінця сімдесятих років очолив службу енергопостачання. Роботи тоді вистачало, не менше було й проблем. Бракувало деяких матеріалів, кілька підстанцій вимагали реконструкції, необхідно було зводити ще дві підстанції.

Бригаду слюсарів планових ремонтів очолював Віктор Михайлович Раєвський. У цеху кожного місяця ремонтувалося не менше 11 машин. Бракувало запасних частин, зокрема, не вистачало задніх мостів. Їх постачання вже другий рік було призупинено. На ремонті було зайнято чотири бригади. До їх складу входили 40 робітників – електрики, слюсарі, тощо.

Тролейбусники на першотравневій демонстрації.
Фото 1977 р.

Шефська допомога селу.
Фото 1969 р.

Хлопці зі старих, зношених, битих і перебитих машин творили справжнє диво: з ремонтного цеху тролейбуси знову виходили на лінії.

Тридцятиріччя у сумлінній праці зустрічали водії Георгій Іванович Тіняков, Віктор Петрович Жадан, Григорій Якович Осипенко, Анатолій Олексійович Баран, технік-графіст Катерина Юхимівна Ковальчук, інженер технічного відділу Михайло Григорович Коробко, заступник начальника служби рухомого складу Віктор Михайлович Єдомаха, мийниця-прибиральниця в тролейбусах Ольга Іванівна Дунай.

НАМ – 35!

У 1999 році тролейбусники відзначили своє 35-річчя. На той час вони перевезли понад два мільярди пасажирів або два Китаї. Подолали відстань у 285 мільйонів кілометрів. Тролейбусний парк налічував 152 машини. Кожного дня на лінії виходило 117 тролейбусів, які перевозили 285 тисяч пасажирів. В управлінні працювало 1170 робітників.

На той час у місті функціонувало 11 маршрутів. Довжина контактної мережі становила 103 кілометри, діяло десять тягових підстанцій.

У порівнянні з минулими роками значно зріс технічний рівень виробництва. Пройдено шлях від ртутних випрямлячів на тягових підстанціях (з черговим) до високо економічних та надійних напівпровідникових, з природним охолодженням. Управління тяговими підстанціями здійснювалося з єдиного диспетчерського пульту.

Завдяки раціоналізаторським службам енергогосподарства було розроблено та впроваджено автоматизацію і телеуправління тяговими підстанціями.

У найближчому майбутньому передбачали завершити будівництво тягової підстанції № 11 в районі Подусівки. У планах значилося також будівництво тягової підстанції № 13 по вулиці Доценка і організація тролейбусного сполучення центру міста з районом Масани.

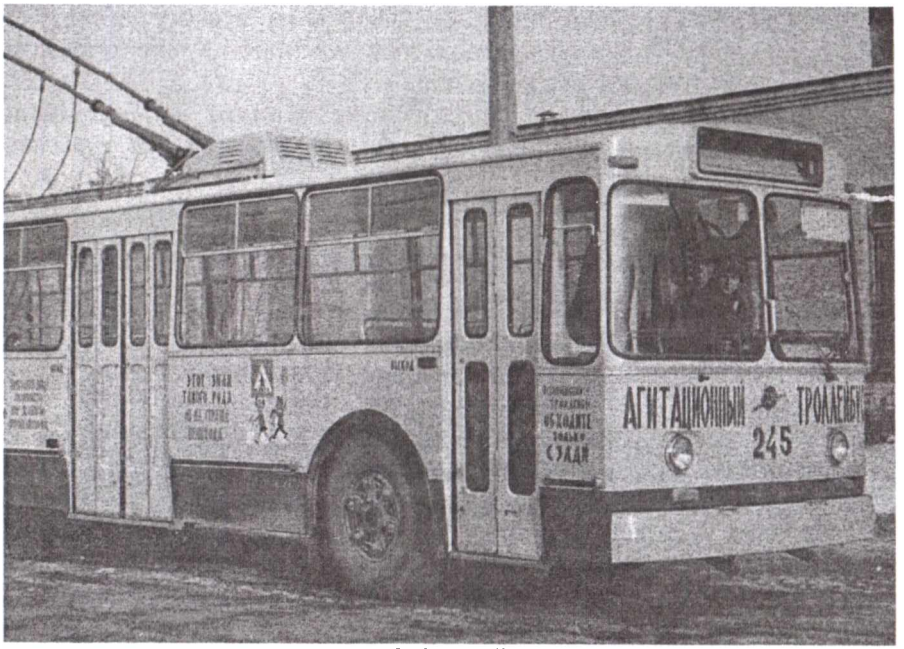
Побут, культура, спорт

Адміністрація і профспілковий комітет постійно тримали на контролі питання поліпшення умов праці тролейбусників, їх побут та дозвілля. У службах, цехах, на дільницях було обладнано побутові приміщення, кімнати відпочинку, душові, сауни.

Тролейбусники весело і культурно проводили своє дозвілля. У будинку культури працювало вісім колективів художньої самодіяльності, діяла музична студія. За досягнуті успіхи будинок культури свого часу був відзначений дипломом ВЦРПС.

На підприємстві кожного року влаштовувалися спартакіади, дні здоров'я, регулярно працювали п'ять спортивних секцій. Виховано два майстри спорту: водій тролейбуса М.Г. Ахріменко, В.В. Бокач.

Функціонував гуртожиток для малосімейних на 74 квартири. Споруджено



Агітаційний тролейбус. Фото 1989 р.

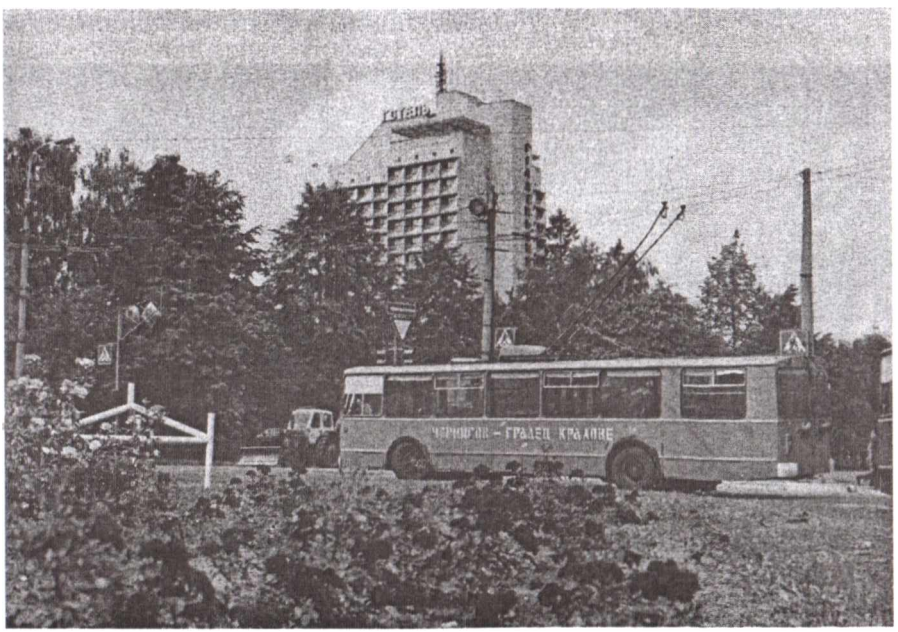
Красиво виглядав дитячий тролейбус. Фото 1984 р.

базу для відпочинку у селі Салтикова Дівиця Куликівського району. Тут було створено всі умови, аби люди могли культурно і весело провести вихідні, відпустки, набратися нових сил.

Подбали про три пересувні пункти харчування, організували безкоштовне харчування робітників у нічну зміну. На території депо працював буфет на 50 місць.

КЕРІВНИКИ ПІДПРИЄМСТВА

– ГОРЕЛІК Яків Олександрович (1964 – 1972);
– САХНЕНКО Віктор Гаврилович (1972 – 1975);
– МІРОШНИЧЕНКО Анатолій Петрович (1975 – 1980);
– ГЕТЬМАНОВ Олег Михайлович (1980 – 1982);
– СЕРГІЄНКО Іван Микитович (1982 – 1989);
– КАПУСТА Михайло Андрійович (1989 – 1992);
– ГОЛОВЧЕНКО Валерій Всеволодович (з 1992-го).



У Чехословаччині з'явився побратим Чернігова – місто Градець-Кралове. На честь цього було названо один з тролейбусів. Фото 1985 р.

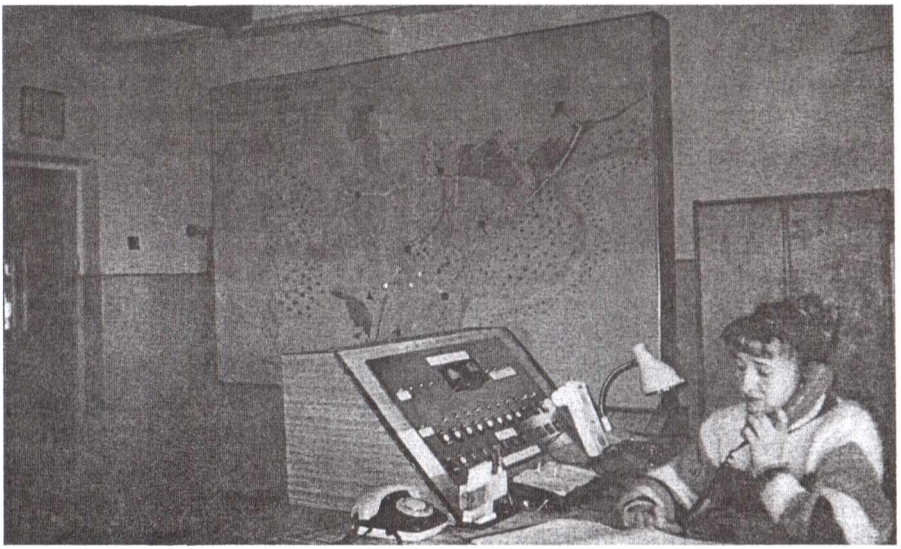
Під час інгаляції в медичному пункті. Фото 1987 р.

„Тиск у вас нормальний. Можете спокійно працювати". Завідуюча медпунктом Поліна Петрівна Домогатська. Фото 1976 р.

Під час відпочинку у червоному куточку.
Фото 1985 р.

У хвилини відпочинку хлопці забивали й „козла".
Фото 1984 р.

І РОСТИ, І ДІЯТИ НАМ ТЕБА!
Нам – 40 років!



Диспетчерська станція контролює графік руху тролейбусів. Фото 2004 р.

Долаючи економічну кризу та всілякі негаразди, чернігівські тролейбусники повсякчас удосконалюють роботу по якісному обслуговуванню пасажирів, розвитку матеріально-технічної бази підприємства, вихованню молодої зміни. У 2003 році було перевезено 80 мільйонів пасажирів. Послугами скористався мало не двічі кожен житель України.

У 2004 році парк налічував 148 електротранспортних машин. Що характерно, в експлуатації перебували навіть ті машини, які двадцять років тому вийшли у свій перший рейс. Ремонтники свято оберігають старі тролейбуси, які уже стали своєрідною реліквією, історією підприємства. Дев'яносто відсотків машин вичерпали свій техніко-експлуатаційний потенціал, але ремонтники докладають усіх зусиль, аби машинам подовжити тривалість життя.

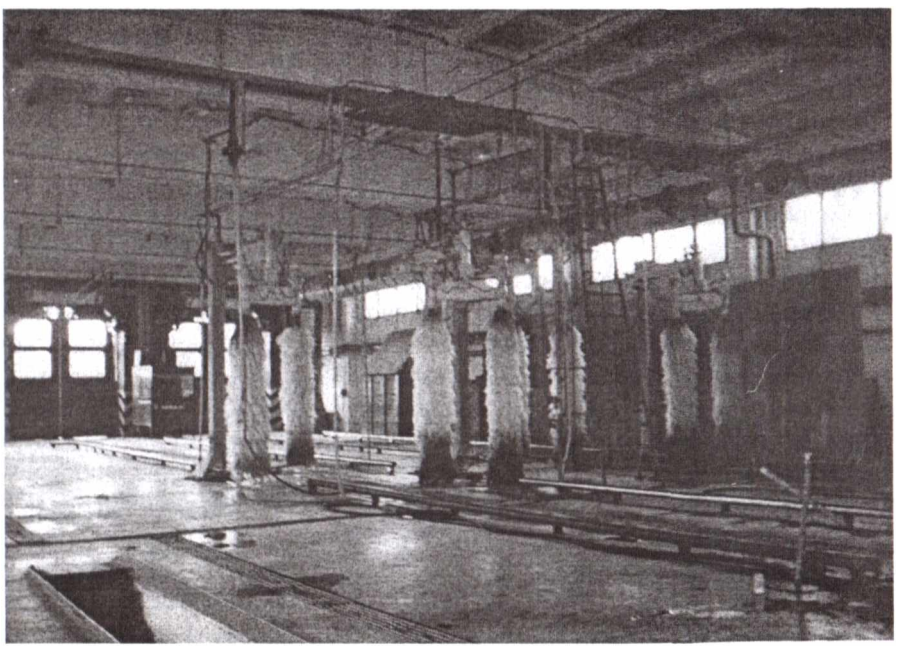
Ремонтно-технічна база складається з трьох основних підрозділів: цех капітальних і середніх ремонтів, перший і другий цехи технічних оглядів. Досвідчені майстри відновлюють вузли і деталі, фарбують кузови. Інколи доводиться за дешевою ціною купувати розукомплектовані верстати, щоб потім на місці зібрати по частинці. Так виходить економічно дешевше і вигідніше. На озброєнні ремонтників – ливарне, хромувальне, точильне

обладнання. Всі пластмасові деталі виготовляються на місці. Широко розгорнуте реставраційне виробництво. Більше тисячі деталей відновлюється або виготовляється на підприємстві.

Так організовано роботу, коли, скажімо, машина вийшла з ладу на лінії, на допомогу прийдуть аварійники. Вони забезпечуються майже всім необхідним для ремонтних робіт поза парком. Крім пересувної служби, на місцевих зупинках обладнали невеличкі майстерні, які виконують дрібний ремонт на зразок електрообладнання.

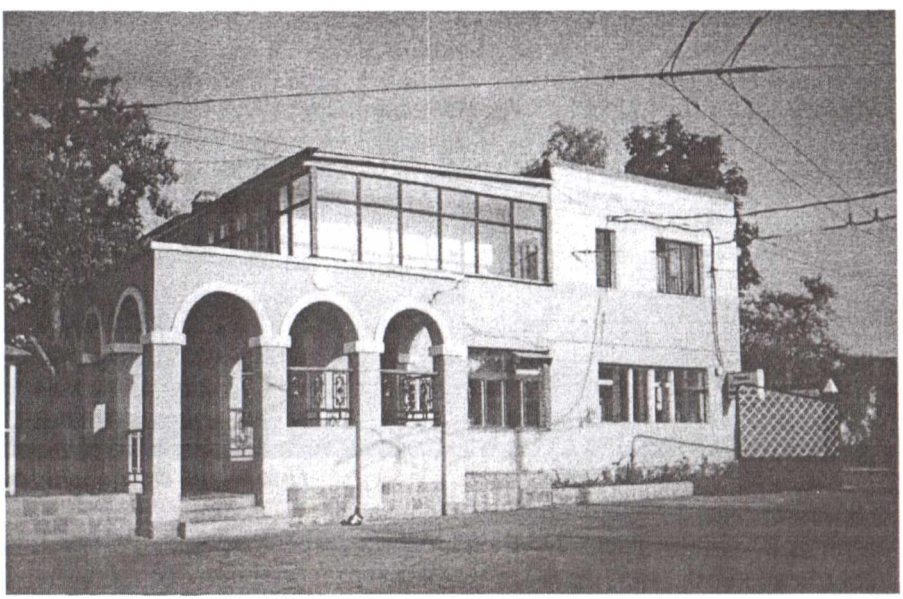
Інколи тролейбуси виходять з ладу з незалежних від них обставин. Причиною цього є вкрай незадовільні дороги. Адже коли над тобою зависла контактна мережа , вибоїну не об'їдеш, і не перескочиш. Трапляється, що з ладу інколи виходять такі вузли, яким би, здавалося віку не буде.

І все ж попри негаразди, тролейбуси курсують і будуть курсувати старовинним Черніговом. У 2002 році велику допомогу з транспортом надав президент України Леонід Кучма. Парк поповнили сім нових машин, виготовлених у Дніпропетровську. Чотири нові машини надійшли до Чернігова значно раніше. За останні десять років придбано 15 тролейбусів. Завдяки висококваліфікованим спеціалістам, організації виробництва та належній ремонтній базі, вдалося зберегти більш як 94,5% (138 од.) тролейбусів які відпрацювали нормативний термін 10 років. Фактично строк служби автомашини становить 12 – 18 років з пробігом 1 – 1,2 млн.км при



Мийно-прибиральний комплекс. Фото 2004 р.

Каплиця на виїзді з депо, споруджена до 10-ї річниці незалежності України. Освячена на честь Миколи Чудотворця – покровителя транспортників.



Служба експлуатації тролейбусів. Фото 2004 р.

нормі 720 тисяч.

Сьогодні на вулицях Чернігова курсують тролейбуси різних типів.

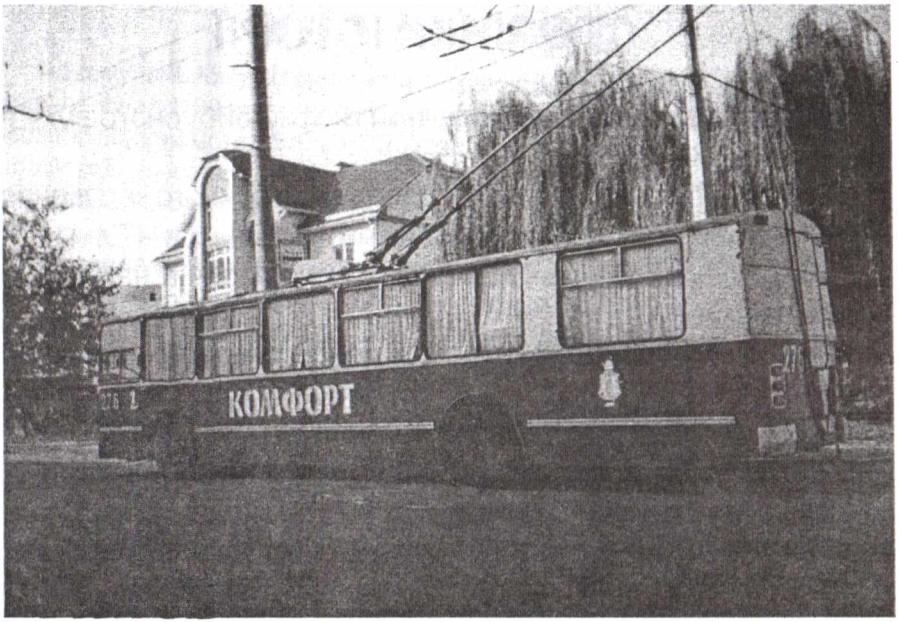
У 2004 році, коли відзначалася сорокаріччя, в Чернігові функціонувало 11 маршрутів. Довжина контактної мережі становила 103 км, діяло 10 тягових підстанцій, на які у дві зміни виходило 117 тролейбусів. За весь період було перевезено 2,6 мільярда пасажирів, покрита відстань у 328 мільйонів кілометрів. В управлінні працювало понад 1100 чоловік.

Характерною ознакою було те, що на підприємство останнім часом пішла молодь. Поряд з ветеранами працюють молоді водії тролейбусів: Микола Олійник, Віктор Костенко, Андрій Гуз, Максим Москаленко, молоді кондуктори: Юлія Сіра, Тетяна Левченко, Віталій Бокач, Раїса Заяць, Світлана Шупило, Ольга Цокур, Тетяна Шелюга, Олена Веремієнко, Наталія Самоткан.

За активну участь у проведенні щоквартальних оглядів-конкурсів на краще підприємство та за стабільну роботу останніх десяти кварталів і в зв'язку з 40-річчям відкриття тролейбусного руху в Чернігові генеральний

Прохідна. Фото 2004 р.

директор корпорації підприємств МЕТ України „Укрелектротранс" Станіслав Бейкул нагородив колектив КП „Чернігівського тролейбусного управління" Почесною грамотою.



Тут можна смачно пообідати.
Фото 2004 р.

На допомогу прийшли аварійники.
Фото 2004 р.

СТОРІНКИ ІСТОРІЇ

5 листопада 1964 року – відкриття тролейбусного руху в Чернігові.

1965 рік – тягові підстанції переведено з ручного керування на телеавтоматику за рацпропозиціями робітників ЧТУ.

1967 рік – заміна на ТП ртутних випрямлячів на надійні кремнієві.

1968 рік – переведено котельню депо з твердого палива на газове.

1968 рік – введено Будинок культури.

1969 рік – побудовано житловий будинок на 100 квартир.

1970 рік – збудовано гуртожиток на 150 місць.

1972 рік – введено в експлуатацію цех капітальних ремонтів.

1972 рік – збір плати за проїзд у тролейбусах переведено на касовий.

1974 рік – введено будівлю служби руху.

1982 рік – побудовано 5 будиночків на базі відпочинку.

1987 рік – обладнання пересувних пунктів харчування.

1988 рік – введено 54–квартирний будинок для малосімейних.

1989 рік – введено в експлуатацію мийно-прибиральний комплекс.

1989 рік – розширено територію депо до 5 га, було 3,8 га.

1997 рік – перехід на кондукторне обслуговування пасажирів.

1997 рік – введено додаткову будівлю енергослужби.

1999 рік – введено новий адмінкорпус.

2002 рік – придбано сім тролейбусів.

2002 рік – збудовано прохідну та каплицю.

2002 рік – відеонагляд за виходом тролейбусів.

2003 рік – обладнано комп'ютерну мережу у адмінбудівлі.

2004 рік – розширено будівлі служби експлуатації та диспетчерської ЗКВ.

ЗОЛОТИЙ ФОНД

На комунальному підприємстві „Чернігівське тролейбусне управління" працює понад 1100 інженерно-технічних працівників, робітників, службовців. Очолює підприємство Валерій Всеволодович Головченко. До цього часу працював слюсарем, начальником ремонтних майстерень, заступником директора, головним інженером автобусного парку м. Чернігів. З 31 березня 1992 року – начальник підприємства „Чернігівське тролейбусне управління".

Головний інженер Микола Петрович Дубина працює на підприємстві з 1973 рску одразу після закінчення Харківського інституту інженерів комунального господарства. Але спочатку був інженером-технологом, начальником служби рухомого складу. Посаду головного займає уже понад двадцять років. Водночас Микола Петрович – перший заступник начальника тролейбусного управління. Він здійснює технічне керівництво підприємством, керує службами рухомого складу, енергогосподарства, відділом головного механіка, визначає технічну політику. Талановитий, вдумливий керівник. В умовах затяжної глибокої кризи йому вдалося утримати підприємство, стабілізувати його виробничі показники і визначити орієнтири на майбутнє.

На посаді заступника начальника управління працює Олександр Олександрович Васильков. Його визначають чіткість, зібраність, пунктуальність, великі організаторські здібності.

Понад тринадцять років службу руху очолює В'ячеслав Андрійович Коваленко. А взагалі він працює у тролейбусному ще з 1973 року. Спочатку був водієм, потім – на комсомольській, партійній, профспілковій роботах підприємства. У його обов'язки входить забезпечення виконання всіх техніко-економічних показників, запланованих цій службі, організація правильного своєчасного виконання наряду роботи поїзних бригад, дотримування вимог про режим роботи машино-бригад і принципу закріплення рухомого складу.

Одна з головних ланок служби руху – начальники маршрутів. Це вони стежать за технічним станом працюючих на маршруті тролейбусів, організовують і проводять інструктивні наради водіїв, забезпечують ведення на кінцевій стадії документації, здійснюють керівництво роботою операторів кінцевої станції в частині забезпечення регулярного руху тролейбусів, якості перевезення пасажирів, організовують безпеку руху.

Кожного ранку на лінії виходять тролейбуси з благословення диспетчерів. Сьогодні на цій службі зайняті Валентина Петрівна Михієнко, Євдокія Миколаївна Киричанська, Людмила Панасівна Мощенко, Зоя Іванівна Гончар, Світлана Анатоліївна Устименко. Вони пильно стежать за комплектуванням бригад, при необхідності доукомплектовують їх до потрібної кількості, контролюють вихід рухомого складу на маршрути. Згідно з розкладом і в заданому напрямкові забезпечують своєчасну зміну поїзних

бригад, контролюють документи графіка заїзду. Під час негоди у разі необхідності вводять спеціалізований режим руху, постійно підтримують зв'язки з оператором диспетчерської служби.

У службі руху є така важлива посада, як технік-графіст. Її обіймає Людмила Миколаївна Ісаєва. Непосвяченій людині важко зрозуміти суть цієї роботи. Людмила Миколаївна бере безпосередню участь у складанні маршрутного розкладу руху тролейбусів, згідно з плановим випуском, експлуатаційною швидкістю руху, діючим положенням про режим роботи поїзних бригад.

В обов'язки старшого нарядника Олени Павлівни Іваненко входить ведення персонального обліку відпрацьованого робочого часу поїзних бригад, вона корегує місячний графік технічного обслуговування згідно з графіком роботи водіїв, своєчасно повідомляє поїзні бригади про внесені зміни у добові графіки.

Клавдія Єгорівна Ситченко, Марія Олександрівна Булка, Наталія Валеріївна Колегова – одні з найкращих операторів. Вони постійно дбають про забезпечення безпечного і регулярного руху тролейбусів на закріплених за кінцевою станцією маршрутах.

Важливу роль у роботі служби відіграють водії. Сьогодні на підприємстві з гордістю називають імена водіїв – Олександра Трохимовича Шимка, Василя Олександровича Чуйченка, Олександра Миколайовича Борисова, Михайла Івановича Гулака, Федора Дмитровича Павелка, Любові Іванівни Олійник, Володимира Андрійовича Пивовара, Євгенії Михайлівни Шаповаленко, Олександра Клавдійовича Бухоніна, Любові Сергіївни Джур.

Службу рухомого складу очолює Віктор Іванович Шевченко. Перш ніж пов'язати життя з тролейбусниками, Віктор закінчив середню школу, служив у Військово-Морському Флоті СРСР. У 1985 році моряк Віктор Шевченко зійшов на берег. Прибувши до рідного міста, з часом розпочав працювати в тролейбусному управлінні. Освоїв багато спеціальностей. Спочатку розпочинав з токаря, потім був мийником. Невдовзі комсомольці обрали Віктора своїм секретарем. Згодом – ревізор безпеки руху, майстер цеху планових ремонтів і, зрештою, – начальник служби рухомого складу. Працюючи, заочно здобув фах у Київському технікумі міського електротранспорту.

У Віктора Шевченка є бойовий заступник – Андрій Михайлович Шевчук. Тривалий час служив в армії. Звільнившись у запас, ось уже два роки здійснює контроль за якістю ремонту, виконанням затверджених обсягів робіт по профілактичному обслуговуванню рухомого складу.

Інженер служби ремонту рухомого складу Ігор Олександрович Ісаєв свою трудову діяльність розпочинав електромонтером у бригаді технічного обслуговування № 2. Нині здійснює технічне керування службою рухомого складу, розробляє заходи для поліпшення її роботи, забезпечує контроль

за технічно правильною експлуатацією рухомого складу, допомагає впроваджувати нову техніку і передові технології, застосовує передові технології на реставрації і відновленні запасних частин.

Віталій Михайлович Єдомаха – один зі старожилів, працює на підприємстві з перших років його заснування. Тривалий час очолював службу рухомого складу, а, досягнувши пенсійного віку, продовжує трудитися і нині. Віталій Єдомаха здійснює адміністративне і технічне керівництво, забезпечує виконання плану випуску тролейбусів на лінії.

Трудовий стаж заступника начальника цеху планових ремонтів Михайла Івановича Ковбича також вимірюється десятками років.

Близько чверті віку свого життя пропрацював на підприємстві Володимир Андрійович Лозниця. Сьогодні він – начальник зміни.

Серед найкращих працівників служби – слюсар-електрик Олександр Миколайович Пенський, слюсар-механік Іван Іванович Молочко, слюсар Віктор Михайлович Раєвський, токар Валерій Іванович Хорошок, електрообмотник двигунів Ольга Никифорівна Гринюк.

Виробничий відділ підприємства 38 років очолював Григорій Федорович Кононенко. 3 квітня 2004 року важелі управління Григорій Федорович передав Олені Вікторівні Сімаковій. У компетенції відділу – планування технічного розвитку підготовки і підвищення ефективності виробництва, визначення виробничих потужностей підприємства, розробка питань реконструкції і технічного переозброєння на поточний і перспективний періоди, він разом з іншими відділами розробляє заходи спрощення структури управління і вдосконалення організації виробництва. У відділі працює і Михайло Григорович Коробко.

Костянтин Іванович Житников очолює відділ головного механіка. Після закінчення Чернігівського філіалу Київського політехнічного інституту деякий час працював на люпиновому заводі, потім на виробничому об'єднанні „Чернігівський радіоприладний завод". З 1996 року в тролейбусному управлінні очолив відділ головного механіка. К.І.Житников забезпечує безперебійну роботу діяльності технологічного та котельного обладнання, верстатного парку, вантажопідйомних механізмів, електричних мереж до 1000 вольт, крім тролейбусних ліній. Здійснює контроль над ремонтом обладнання, організовує випробування і здачу в експлуатацію відремонтованого обладнання.

Відділ головного механіка обслуговує чотири кінцеві диспетчерські пункти – „Бобровиця", „Завод автозапчастин", „2-а міська лікарня", „ВАТ „Хімволокно" – у плані тепло-і водопостачання, електрообладнання, каналізаційних мереж.

Людмила Анатоліївна Коротких – начальник планово-економічного відділу. Вона здійснює керівництво роботою працівників планово-економічного відділу, виконує доручення начальника управління, здійснює

керівництво підготовкою проектів перспективних і річних планів, розробляє прогресивні техніко-економічні нормативи матеріалів і трудових витрат, забезпечує своєчасне доведення планових показників до виробничих підрозділів, бере участь у розробці заходів по ефективному використанню виробничих потужностей, матеріальних і трудових ресурсів.

Складним бухгалтерським господарством відає Валентина Володимирівна Харченко.

Центральна дорожня служба підприємства, яку очолює Костянтин Дмитрович Гузій, контролює і регулює виконання графіка водіями тролейбусів.

Автогараж забезпечує автотранспортні перевезення. В його інвентарі – 28 машин. Крім машин загального призначення, - легкових, вантажних, автобусів, - є і спеціальні. Це автовежі, автокрани, аварійні машини, пересувні лабораторії. Всі вони служать для ліквідації аварійних ситуацій на лінії, на тягових підстанціях. Тривалий час автогараж очолює Микола Іванович Бешун.

Безпека руху організовує безпечну роботу автотранспорту в умовах міста, контролює виконання водіями правил дорожнього руху. Цю службу очолює Григорій Іванович Борисенко.

Відділ технічного контролю очолює Микола Іванович Новиченко.

Службу відділу збору проїзної плати і контролю очолює Валентин Іванович Андрієнко.

З 1965 року працює на підприємстві Юлія Антонівна Захарова. Після закінчення Чернігівської середньої школи № 19 прийшла вона на молоде, щойно створене підприємство. Спочатку була електромонтером на тягових підстанціях, згодом інспектором по кадрах, нині – начальник відділу кадрів. Очолює роботу по забезпеченню управління кадрами робітників і службовців потрібних професій, спеціальностей і кваліфікації відповідно з рівнем і профілем одержаної ними підготовки і ділових якостей, організовує облік особливого складу, видачу довідок, заповнення трудових книжок, веде установлену документацію по кадрах, організовує табельний облік, складання і виконання графіка відпусток, контролює стан трудової дисципліни в підрозділах, забезпечує складання установленої звітності.

Служби... Їх багато в тролейбусному управлінні. За браком місця про всі написати неможливо. Кожна з них важлива і відповідальна.

Учасники Великої Вітчизняної війни серед працівників тролейбусного управління. На знімку (зліва направо): Петро Павлович Дмитрієв, Петро Миколайович Бровар, Іван Микитович Сергієнко, Микола Платонович Гудим, Марія Миколаївна Морозова, Іван Григорович Пархоменко, В'ячеслав Андрійович Коваленко, Євген Макатер, Костянтин Васильович Євстратенко, Андрій Антонович Гайовий, Степан Семенович Соломатін, Володимир Георгійович Трикашний, Василь Павлович Шарпатий. Фото 9 травня 1984 року.

ЇХ ПАМ'ЯТАЄ СВІТ ВРЯТОВАНИЙ
ПОВІТРЯНИЙ АС

Є у Бориспільському районі, що на Київщині, мальовниче село Рогозів. У ньому 2 жовтня 1923 року в родині Гудимів народився син. Назвали його Миколою. Підрісши, пішов до середньої школи, яку закінчив за рік до початку Великої Вітчизняної війни. Великі обшири слалися перед випускниками. Дівчата обирали педагогічну спеціальність. Хлопці йшли служити до лав Червоної Армії. Деякі бажали все своє життя присвятити армії – вступали до військових училищ. Микола Гудим разом зі своїми однокласниками вступив до Краснодарського військового авіаційного училища, яке готувало штурманів. Вступив і – не пошкодував. Уже одна форма пасувала йому. А коли піднявся у просторе блакитне небо, відчув – це його життя, його стихія.

У квітні 1941-го училище перебазувалося під Брянськ. Недільний день 22-го червня для курсантів обіцяв приємний відпочинок. Та раптом небо захмарилося – війна! Розпочалася Велика Вітчизняна. А невзабарі повітряну тишу струсили довкруж вибухи авіабомб. Відбувся достроковий випуск. Миколі Гудиму було присвоєно звання сержант, і він разом з іншими випускниками отримав призначення у м. Балашов. Тут уже формувався 621-й авіаполк нічних бомбардувальників. Всю зиму льотчики набували практичних занять – бомбардували на полігонах. Літали вночі під промінням ліхтарів.

У червні 1942 року, коли полк отримав нові літаки ПО-2, М. Гудим відбув на Південно-Західний фронт, який тоді дислокувався під Харковом. Ворожі позиції бомбили вночі. З ворогом боролися мужньо, сміливо. Та сили противника переважали. З боями довелося відступати. Перебазувалися до с. Нікольське, що за 60 кілометрів від Сталінграда. Кожної ночі доводилося робити по 5 – 6 вильотів. На борту ПО-2 знаходилося близько 150 кілограмів бомб, водночас брали освітлювальні бомби і по 300 – 500 патронів для кулеметів. Почасти з польотів літаки поверталися зрешечені у буквальному розумінні слова. Ворог вів обстріли із зенітних кулеметів. Окремі екіпажі розплачувалися найдорожчим – життям.

Під час Сталінградської битви Микола Гудим дістав поранення. А, одужавши, знову просився на фронт, у бій. За успішні бойові вильоти у грудні 1942 року йому було присвоєно звання молодшого лейтенанта і нагороджено орденом Червоного Прапора.

У лютому 1943-го авіадивізію підпорядкували Південному фронту, забезпечивши наступ військ на Ростов. Довелося бомбувати ворожі позиції – аеродроми, порти, залізничні станції в Таганрозі, Маріуполі, Бердянську.

... Літо 1943 року. Грандіозний наступ кількох фронтів. Знаменита Курська битва.

Завдяки успішній дії двох фронтів – Південного і Північно-Кавказького вдалося визволити Донбас та Приазов'я від німецько-фашистських загарбників. З кожним ударом радянських військ окупанти втрачали завойовані позиції.

У квітні 1944 авіадивізія перебазувалася до Криму. Знищували ворога у районі Севастополя, Сапун-гори. Нещадному бомбуванню піддавали ворожі кораблі, катери, баржі, різні човни, навіть плоти, на яких фашистські зайди намагалися втекти до Одеси. 10 травня 1944 року Микола Гудим зробив свій останній виліт – війна у Криму закінчилася.

Потім дивізія перебазувалася до Житомира. Йшли важкі, кровопролитні бої. Нарешті дісталися Варшави, брали активну участь в утворенні Сандомирського плацдарму на р. Вісла. У вересні 1944 полк знову повернувся до Житомира. Окремих пілотів з ПО-2 перевчили на літаки-штурмовики ІЛ-10, а штурманів полку направили в розпорядження Київського військового округу.

Протягом трьох років Микола Гудим на посаді штурмана ланки воював на Південно-Західному, Сталінградському, Південному, 4-у Українському, і 1-у Білоруському фронтах у складі 61-го гвардійського Донського авіаполку 2-ї гвардійської Сталінградської авіадивізії нічних бомбардувальників У-2 (ПО-2).

За цей період М.Гудим здійснив 705 бойових вильотів. Нагороджений двома орденами Червоного Прапора, двома – Вітчизняної війни, має два ордени Червоної Зірки, відзначений медалями „За бойові заслуги", „За оборону Сталінграда", „За перемогу над Німеччиною" та багатьма іншими.

Після закінчення Великої Вітчизняної війни Микола Гудим служив у частинах військово-транспортної авіації. З 1956 року по 1957 рр. – у Закавказькому військовому окрузі на посаді штурмана авіаційної ескадрильї (м. Кіровабад), а з 1957 по 1963 рр. в Прибалтійському військовому окрузі

(м. Каунас) на посаді старшого штурмана авіаційного полку на вертольотах МІ-4.

У 1956 році Микола Гудим закінчив штурманський факультет Червонопрапорної Військово-Повітряної академії. Отримав вищу штурманську освіту.

У травні 1963 року за станом здоров'я був звільнений у запас. Полковник у відставці Микола Платонович Гудим для свого місцепроживання обрав мальовниче місто над Десною – Чернігів. З червня 1964 по серпень 2000 року працював у Чернігівському тролейбусному управлінні на посаді інженера з організації руху тролейбусів.

ПІД МОСКВОЮ І СТАЛІНГРАДОМ

Гаврило Ніконов народився 25 березня 1923р. у селі Мирсаново Шилкинського району Читинської області в селянській родині. Чи думав, чи гадав у свої дитячі роки російський хлопчина, що у зрілі літа доведеться жити в Україні, в такому чарівному місті, як Чернігів. Звичайно, ні. Та про все по порядку.

Після закінчення неповно-середньої школи вступив на навчання до Читинського фабрично-заводського училища залізничного транспорту. Після його успішного закінчення отримав спеціальність слюсаря-автоматника і направлення на роботу до вагонного депо ст. Шилка Забайкальської залізниці.

Та мирну працю перервала Велика Вітчизняна війна. І хоч не лунали тут вибухи авіабомб, не прокреслювали небо проміння ліхтарів, не звучала артилерійська канонада, війна була відчутна. Кожного дня юнаки йшли на фронт. Вісімнадцятирічний Гаврило Ніконов, як і тисячі, мільйони юнаків і дівчат добровольцем записався до лав Червоної Армії.

Згодом служив у 24-й повітрянодесантній бригаді, яка формувалася під Москвою в районі Внуково.

17 липня 1942 року розпочалася знаменита Сталінградська битва. За наказом головного командування 24-а повітрянодесантна бригада була направлена на Сталінградський фронт у складі 41-ї гвардійської дивізії 1-ї

гвардійської армії. 10 серпня 1942 року північніше Сталінграда на Клітському напрямку бригада вступила у бій з німецько-фашистськими загарбниками. У цій наступальній операції Гаврило Ніконов був тяжко поранений і направлений до евакогоспіталю №25-25 м. Саратов. Після лікування отримав призначення у 8-у гвардійську стрілецьку дивізію, з якою брав участь у боях 2-го Українського фронту, Північно-Західного і 1 Білоруського фронтів. Був тричі поранений. Мав звання сержанта, командував стрілецьким відділенням.

Восени 1943 року за наказом командування 1 Білоруського фронту Гаврило Ніконов був направлений на навчання до Урюпинського військово піхотного училища в місто Молотов (Уральський військовий округ). Після закінчення навчання у званні молодшого лейтенанта служив в Уральському військовому окрузі м. Кунгур. У 1946 році Гаврило Ніконов був звільнений у запас.

До своєї залізничної професії не повернувся. Мав Гаврило Георгійович ще один хист – умів малювати. У 1949 році закінчив університет культури і починає працювати художником-оформлювачем при Палаці культури Читинського вагоноремонтного заводу.

І ось, нарешті, у 1951 році переїхав в Україну. Працював на Прилуцькому заводі протипожежного обладнання.

З 1975 року живе в Чернігові. Останні роки перед виходом на заслужений відпочинок працював художником-оформлювачем в Чернігівському тролейбусному управлінні.

За участь у боротьбі з німецько-фашистськими загарбниками у роки Великої Вітчизняної війни нагороджений орденами і медалями: орденом Вітчизняної війни І-го ступеня, орденом Богдана Хмельницького ІІІ-го ступеня, медалями „За відвагу", „За оборону Сталінграда", „За перемогу над Німеччиною", „Захисник Вітчизни", „Ветеран праці".

Нині Гаврило Георгійович Ніконов – член ради ветеранів війни 1-ї гвардійської армії. Виконує громадську роботу.

ДІЙШЛА ДО БЕРЛІНА

Катерина Жигун народилася 4 липня 1926 року в Носівці на Чернігівщині. Закінчила сім класів. Коли розпочалася Велика Вітчизняна війна, дівчині виповнилось 15 років. Найкращий цвіт нації – молодих хлопців і дівчат – непрохані зайди почали забирати до фашистської Німеччини. Катя не мала наміру їхати на рабську працю і гнути спину на бауера. Разом з подругами Катерина Жигун пішла до партизанського загону, який дислокувався у носівських лісах.

Коли у вересні 1943 року радянські війська підійшли до Чернігова, вона брала участь у наведенні переправи через Десну – носила колоди і будувала міст. Після визволення Чернігова Катерина Жигун потрапила до 336-ї дивізії

Катерина Павлівна Жигун з внуками.

1130-го полку 1-го Українського фронту. Брала участь у наступальній операції за визволення столиці Радянської України – міста Київ.

У 1945 році дійшла до Берліна. Було на той час Катерині Жигун всього дев'ятнадцять років. Тут же отримала дві медалі – „За бойові заслуги" і „За перемогу над Німеччиною".

Після Перемоги Катерина Жигун повернулася додому. Згодом переїхала до Чернігова. Деякий час працювала в органах внутрішніх справ, потім п'ятнадцять років свого життя віддала роботі на цегельному заводі, два роки трудилася в госпіталі, а з 1965 року – кондуктором в ЧТУ, звідки й пішла на пенсію.

Має відзнаки ударника комуністичної праці і почесного донора.

БОЙОВЕ ЗАВДАННЯ ВИКОНУВАВ У КИТАЇ

Борис Федорина – корінний чернігівець. Народився 15 квітня 1928 року. Війну відчув у тринадцятирічному віці. З біллю дивився на рідне місто, дощенту розбите німецько-фашистськими варварами. Згодом брав участь у його відбудові. У 1946 році закінчив 7 класів школи №1. Через два роки його покликала нелегка армійська служба.З жовтня 1948 по жовтень 1949 рр. був курсантом 1-го зенітного прожекторного полку. Після закінчення навчання Борису Федорині було присвоєно звання молодшого сержанта.

Згодом був начальником прожекторної станції. З березня по жовтень 1950 року проходив службу у складі Групи радянських військ ППО в м.

Шанхай (Китай), виконував бойове завдання. Нагороджений орденом „За оборону Шанхая" та медаллю Жукова.

Армійську службу закінчив у жовтні 1951 року. З 1952 по 1965 рр. працював водієм. У 1965 закінчив курси водіїв тролейбусів і розпочав працювати у Чернігівському тролейбусному управлінні на посаді водія 3-го класу. За час роботи Б.М. Федорині присвоєно кваліфікацію водія тролейбуса 1-го класу. Борис Миколайович 27 років водив тролейбус чернігівськими вулицями, потім сім років працював слюсарем-інструментальником.

Він удостоєний звання „Кращий водій ЧТУ 1987 року", відзначений знаками „Ударник 10 п'ятирічки", „Переможець соцзмагання 1980р.", багато разів нагороджувався Почесними грамотами і грошовими преміями.

За час роботи водієм не створив жодної аварійної ситуації.

Одружений, двоє дітей – син і дочка, четверо внуків.

ВИПАДОК, ЯКИЙ ЛЕДЬ НЕ КОШТУВАВ ЖИТТЯ

До війни Микола Ющенко встиг закінчити сім класів Волосківської школи, що на Менщині. Надалі навчатися можливості не було – німецько-фашистські загарбники окупували село. Надивився юнак на чужинські порядки – серце кров'ю обливалося. А наприкінці окупаційного періоду з ним трапився випадок, який ледь не коштував юнакові життя. Якось Микола Ющенко підводою їхав через село Величківка. Раптом попереду його погляд вихопив гурт німців. Від несподіванки аж голову в плечі увібрав. „Це ж треба!" – подумав юнак і нокнув на гнідих.

– Ком, ком! – тонкий худорлявий німець павукуватим пальцем наказав юнакові під'їхати.

Микола наблизився. Поряд лежали якісь ящики, біля них вовтузилися мадьяри. Все той же німець, який його покликав, продовжував джеркотіти на незрозумілій мові.

– Не розумію, - хлопчина безпорадно розвів руками.

– А, не понімайт! – зі злістю вигукнув фашист. – Сечас паймеш! – гостра, мов кинджал, нагайка вперіщила по спині.

Мадьяри почали вантажити на підводу якісь ящики. Як пізніше виявилося, це були патрони. Наказали їхати у напрямку Корюківки. На підводу сів супровідник – молодий солдат-мадьяр.

Через декілька годин Микола Ющенко під'їхав до Корюківки. Раптом неподалік зблиснуло озерце. Микола почав говорити мадьяру, мовляв, кінь стомився, потрібно його розпрягти і напоїти. Мадьяр зрозумів прохання і охоче погодився. Юнак так і зробив – розпріг коня, взяв за вуздечку і повів до озерця. Але раптом зіскочив на гнідого, вдарив ногами по схудлих боках. Схоже, кінь тільки цього й чекав. Він одразу зрозумів наказ свого господаря і пустився алюром.

Позаду пролунали постріли. Миколка пригнув голову до спини свого рятівника і помчав чимдуж далі. Уже під Низківкою озирнувся. З боку Корюківки долинали постріли, а над самим містом палала заграва.

З часом радянські війська визволили рідний край. Миколу Ющенка мобілізували до лав Радянської Армії. У Чернігові стояв 215 запасний полк. До нього й потрапив Микола. Два дні разом з новобранцями опановував нелегку армійську науку, потім полк взяв напрямок до Білорусії.

У Бобруйську Миколу Ющенка було тяжко поранено. Ворожа куля, влучивши в обличчя, наскрізь прошила шию, переламала нижню щелепу. Не один місяць довелося провалятися у військових госпіталях.

... З 12 грудня 1969 по 3 червня 1995 рр. Микола Іванович Ющенко працював у тролейбусному управлінні. Був і слюсарем, і столярем. І завжди про нього мовили тепле слово. Зараз він перебуває на заслуженому відпочинку.

ЦЕЙ ДЕНЬ НАБЛИЖАЛИ, ЯК МОГЛИ

Петро Миколайович Бровар тривалий час служив в авіації. У роки війни був авіатехніком. Брав участь у визволенні України, Білорусії. Удостоєний вісімнадцяти нагород. Серед них – орден „Червоної Зірки", медалі „За бойові заслуги". Демобілізувався з армії на початку шістдесятих. З 15 лютого 1977 по 31 грудня 1986 рр. працював заступником начальника тролейбусного управління.

Коли розпочалася Велика Вітчизняна війна, Любов Хатульова встигла закінчити шість класів і курси продавців. З часом німецько-фашистські війська окупували її рідний Чернігів. Почалися масові арешти, тисячі юнаків і дівчат погнали на каторжну працю до фашистської Німеччини. Не оминула і дівчину ця доля. У товарняк їх набили, як тюльки до бочки. Про життя в Німеччині і зараз важко згадувати. Коли доблесні радянські війська визволили полонянку з неволі, Любов Хатульова влилась до складу З

Білоруського фронту.

Додому добиралася за досить цікавих обставин. У складі групи – близько ста чоловік /солдатів та командирів/ їй довелося гнати худобу, яку німці захопили в Радянському Союзі і не встигли пустити на ковбаси. Шлях від Кенігсберга до Бобруйська – неблизький. Було десь 300 корів, 100 коней і навіть ... три кози. До того ж у лісах шастали фашистські недобитки. Не один раз доводилося нашим охоронцям вступати у двобій, але кожного разу вони виходили переможцями. Коли худобу пригнали в Бобруйський район і здали на колгоспні ферми, повернулася додому.

Деякий час працювала продавцем у магазині, на заводі по виготовленню шкір. З 15 липня 1971 по 30 травня 1983 рр. працювала в тролейбусному управлінні на посаді молодшого продавця проїзних документів.

Ветеран Великої Вітчизняної війни Олексій Степанович Стариков завідував базою відпочинку тролейбусного управління.

Ніна Григорівна Лапоша водила тролейбус, працювала прибиральницею.

Василь Степанович Шукалов п'ятнадцять років працював у тролейбусному управлінні – продавав проїзні документи.

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток

ЗМІСТ

Свято усіх нас 3
Замість вступу 5
Шелест сторінок, як шелест прапорів 7
І рости, і діяти нам треба! 33
Сторінки історії 38
Золотий фонд 39
Їх пам'ятає світ врятований 44
Цей день наближали, як могли.....50

Інформаційно-популярне видання
Леус Віталій Миколайович

ШЛЯХ ДОВЖИНОЮ У 40 РОКІВ
Нарис

Фото Григорій Борисенко, Юрій Павленко
Фото з архіву КП „Чернігівське тролейбусне управління"

Художнє оформлення Сергій Єрмоленко

Рецензент Микола Дубина
Консультант Григорій Кононенко
Коректор Валерій Петровський
Технічний редактор Олена Василенко
Комп'ютерний набір Олена Савченко
Верстка Сергій Єрмоленко

Здано на виробництво 20.12.2004
Формат 60x84/16
Гарнітура Arial
Ум. друк. арк. 3,25.
Наклад 500 прим.

Підписано до друку 25.01.2005
Папір офсетний
Друк офсетний
Обл.-вид. арк. 2
Ціна вільна

Комунальне підприємство „Видавництво „Чернігівські обереги"
14000, м.Чернігів, вул. Бєлінського,11

Зам. № 2063

Видрукувано з готових оригінал-макетів у
ТОВ "Видавництво" Аспект-Поліграф".
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів виробничої справи
ДК №1115 від 12.11.2002р.
16610, Чернігівська область, м.Ніжин, вул.Шевченка,109-А.
Факс /04631/ 3-11-08, тел. /04631/ 3-18-03, 3-12-84
e-mail: aspect@ne. cg.ukrtel.net

. Вони були першими.
На знімку: В.А.Буцко, А.М.Вовк, В.М.Єдомаха, В.П.Жадан, Л.С.Кучура, М.Г.Коробко, С.І.Овчаренко.

Молода зміна.

ЖИВИ І МНОЖ СВОЇ МАРШРУТИ

Це аксіома, а не ребус
Незаперечне відкриття:
Зробив чернігівцям тролейбус
Куди приємнішим життя.
За сорок літ,
Що з ним ми дружим,
Усяк переконатись зміг:
Повітря в місті менш ядуче
І шуму знизився поріг.
Нехай свої маршрути множить
Тролейбус аж до цифри "сто"...
...І у його салоні кожен,
Щоб почувався, як в авто.