Чернігівському тролейбусному управлінню

50 років

462

Вельмишановні чернігівці, дорогі працівники Чернігівського тролейбусного управління!

Чернігівські тролейбусники 5 листопада відзначають свій «золотий» ювілей. Це наше спільне свято, адже від пуску перших тролейбусів працівниками підприємства перевезено 3 мільярди 40 мільйонів пасажирів. Змінювались покоління чернігівців, а тролейбус був, є і, сподіваюсь буде улюбленим транспортним засобом чернігівців.

За ці 50 років ЧТУ зробило багато впевнених кроків вперед, створила колектив справжніх професіоналів, які, навіть тепер у важкі для підприємства і усього міста часи, надають землякам якісні послуги з обслуговування пасажирів. Тролейбусники в усі часи робили все можливе, щоб мешканці Чернігова мали можливість швидко і надійно дістатись до будь-якого куточка міста і недарма у рейтингу споріднених підприємств України ЧТУ завжди займало чільні місця.

Зараз підприємство переживає нелегкі часи. Через відпрацювання нормативного експлуатаційного ресурсу скорочується кількість рухомого складу, потребує реконструкції контактна мережа, важкий фінансово-економічний стан, але працівники управління працюють і вірять у краще майбутнє, адже тролейбус має високі показники екологічності, це соціальний вид пасажирського транспорту, найбільш дешевий, транспорт, яким безкоштовно користуються пільгові категорії громадян.

Тому ми зробимо усе від нас залежне, щоб разом із міською радою перебороти усі негаразди і повернути тролейбусу провідне місце у пасажирських перевезеннях Чернігова.

Щиро вітаю зі святом усіх працівників Чернігівського тролейбусного управління і численну армію наших пасажирів-чернігівців, заради яких ми працюємо.

Хай щастя, надія і віра на краще стануть постійними супутниками нашого життя і наша співпраця буде плідною ще багато-багато років.

Олег КОРЖОВ,
начальник КП «Чернігівське тролейбусне управління»

КОРЖОВ
Олег Анатолійович,
начальник управління

Народився 7 серпня 1965 року. У 1987 році закінчив факультет економіки та організації будівництва Алчевського гірничо-металургійного інституту. З 1987 року працював на керівних посадах у підприємницьких структурах Славутича та Києва.

У 2002—2005 роках — заступник голови правління ВАТ «Облтеплокомуненерго». Від березня 2005 року — заступник начальника з економічних питань, від жовтня 2008 року — виконуючий обов'язки начальника, від 1 грудня 2008 року — начальник КП «Чернігівське тролейбусне управління».

ШАПОРЕНКО
Володимир Борисович

Народився 2 жовтня 1956 року. Після закінчення служби у Радянській армії вступив до Харківського інституту інженерів комунального господарства, який закінчив у 1982 році за спеціальністю «міський електричний транспорт».

Від 1982 року працює в Чернігівському тролейбусному управлінні — змінний майстер з випуску рухомого складу, майстер відділу технічного контролю, начальник підготовки виробництва. Від 2009 року — заступник начальника КП «ЧТУ» з виробничо-технічних питань.

ТОЛСТОЙ
Юрій Петрович

Народився у 1954 році. У 1976-му закінчив Пушкінське вище командне училище радіоелектроніки за спеціальністю «інженер з експлуатації радіоелектронних засобів».

Від 1976 року — служив у Збройних силах, працював у комерційних структурах. З жовтня 2000 року — у КП «Чернігівське тролейбусне управління» — старший контролер, начальник відділу лінійного контролю, начальник служби економічної безпеки.

Від липня 2010 року — заступник начальника управління з організаційних питань.

Півсторіччя на службі чернігівців

5 листопада 1964 року увійшло в історію Чернігова як день, коли вулицями древнього міста пішли перші тролейбуси. Фактично відтоді можна вважати Чернігів сучасним містом.

Тролейбус на п'єдесталі

Необхідність у новому виді екологічного пасажирського транспорту виникла на початку 60-х років минулого століття, коли в обласному центрі були збудовані промислові велетні — комбінат синтетичного волокна, камвольно-суконний комбінат, Чернігівська ТЕЦ, проектувалося спорудження радіоприладного заводу та заводу автозапчастин, почалося масове житлове будівництво. Кілька існуючих автобусних маршрутів були не в змозі вчасно та якісно доставити людей до місця роботи та забезпечити стабільне транспортне обслуговування міста, чисельність мешканців якого постійно збільшувалась. Тодішні керівники області й міста, промислових підприємств неодноразово ставили питання перед Радою Міністрів УРСР про будівництво в Чернігові тролейбусного господарства. І таке рішення було прийняте: 8 квітня 1964 року. Міністр комунального господарства УРСР Олександр Селіванов видав наказ про організацію в Чернігові дирекції з будівництва тролейбусного господарства. А вже 16 квітня з'явився наказ № 53 завідувача промислового облкомунгоспу Петра Долгілевича про організацію дирекції тролейбусного господарства в місті, а його директором був призначений Яків Олександрович Горелік, колишній військовий-танкіст, а потім господарник, керівник будівельних організацій. 7 жовтня того ж року рішенням Чернігівського промислового облвиконкому, який тоді очолював Борис Павлович Горбань, дирекцію з будівництва тролейбусного господарства було перейменовано на Чернігівське тролейбусне управління.

До нового життя за півроку

Будівництво ЧТУ йшло надзвичайно швидкими темпами, які сьогодні важко уявити. Одночасно виконувалися роботи зі спорудження тролейбусного парку, головний корпус якого був розрахований на 50 тролейбусів, з перспективою розширення, будувалися приміщення цехів, служб, дільниць, які мали обслуговувати рухомий склад та контактну мережу. Споруджувалася контактна мережа, три тягові підстанції. Безперебійно постачалось обладнання, проводилися його монтаж та налагоджувальні роботи.

Яків Горелік

Здійснювалося чітке фінансування робіт. Контроль за всіма заходами для своєчасного введення в дію тролейбусного управління виконував особисто вищезгаданий Б. Горбань та відділ будівництва обкому партії. Як згадують очевидці, вже на початку червня до міста надійшли перші чотири тролейбуси.

Усі будівельні організації, експлуатаційники працювали скоординовано, адже було поставлено завдання пустити тролейбус достроково, до 7 листопада 1964 року. І це завдання було виконано, бо тоді у людей ще був ентузіазм, віра в краще майбутнє і в те, що це майбутнє залежить саме від них. Тож слід згадати і віддати шану тим, хто вчасно виконав велику і складну роботу. Це працівники будівельного управління Чернігівської ТЕЦ, які споруджували тролейбусне депо, будтрест № 4, будівельне управління № 430 тресту «Електромонтаж», ремонтно-шляхове управління, багато інших підприємств та організацій міста. Готували об'єкти ЧТУ до пуску фахівці і з інших міст України. І хоча минуло 50 років, дехто з будівельників і сьогодні добре пам'ятає події літа—осені 1964 року. Тож згадують будівельники:

Станіслав Микитович КУШНІР,
заслужений будівельник України, директор ТОВ «Чернігівагродорбуд», а тоді майстер БМУ-52 київського тресту «Спецтрансбуд» № 5.

— Мені тоді було 28 років, і я вже мав певний досвід, бо розпочинав у будівельно-монтажному управлінні № 52 після армії. До початку спорудження тролейбусної лінії в Чернігові працював простим робітником, бригадиром. Трест «Спецтрансбуд», який очолював Борис Абрамович Скляров, був потужним підприємством, хоча техніка тоді була дещо інша. Наприклад, не вистачало автомобільного транспорту, і щоб завезти щебінь з автобази раднаргоспу, яка була на вулиці Щорса, до майданчика на «Хімволокні», де нам доручили збудувати транспортну розв'язку, ми чіпляли до трактора автоскреперний візок, завантажували щебенем і тягли метрів 700 до місця будівництва. Крім цієї розв'язки, ми збудували розв'язку біля ВНДІСВ, де було поворотне коло, і «кишеню» біля КСК. Там, за правилами безпеки, не можна було робити зупинку біля самої дороги. Працювали добре, не рахуючись із часом. Цю досить складну роботу виконали за 1,5—2 місяці. Щоправда нам допомагали з усіх боків, зокрема замовник. А ним був відділ капітального будівництва «Хімволокна». Та й директор В'ячеслав Якович Радченко, щодня їдучи на роботу, виходив із машини і казав мені: «Славо, давай метр» і виміряв товщину асфальтобетонного покриття. І все завжди було добре.

Станіслав Кушнір, 1964 р.

Контроль був жорсткий. Щодня проходили планувальні наради, на яких були присутні голова промислового облвиконкому Борис Павлович Горбань, перший секретар міськкому партії Віктор Іванович Дусь, завідувач відділу будівництва обкому партії Юрій Павлович Гудзь. Вони відбувалися безпосередньо на об'єктах, тому всі питання вирішувалися швидко.

Добре пам'ятаю день пуску. Був і виступав на урочистостях у театрі, отримав почесну грамоту від В.І. Дуся, подарунок, а потім ми сіли у тролейбуси, що стояли на площі ім. Куйбишева, і поїхали на «Хімволокно».

Будується розворотне коло біля "Хімволокна", 1964 р.

Василь Іванович КОВБАСА,
пенсіонер, тоді старший виконроб будівельного управління № 430.

— Наше управління входило до складу Київського тресту «Електромонтаж», а потрапив я туди за розподіленням після закінчення Київського політехнічного. Скажу відразу, що потім був головним інженером БУ № 430, будував Славутич, Одеський припортовий завод. З об'єктів тролейбусного довелося займатися тяговими підстанціями та контрактною мережею. Наше управління очолював поважний фахівець Віктор Михайлович Новиков, не поступався йому і головний інженер Віктор Азарх. Саме він очолював роботи зі встановлення опор, контактної мережі та введення в дію тягових підстанцій. Безпосередньо тягнула мережі бригада Сергія Стрелецького, який приїхав із Черкас, а монтувала і налагоджувала підстанції бригада Олександра Шульмана з Києва. Це були чудові фахівці.

А після своєчасного закінчення робіт і пуску тролейбуса Яків Олександрович Горелік окремо запросив представників усіх будівельних організацій у ресторан готелю «Україна», де ми і відзначили наш успіх.

Водночас готувалися кадри майбутніх працівників управління. У червні до Києва було направлено на навчання дві групи майбутніх водіїв по 26 людей у кожній. Взагалі, влаштуватися на роботу до тролейбусного від самого початку було почесно, і туди йшло багато кваліфікованих працівників з інших підприємств міста.

Валерій Анатолійович ЛАГУТІН

був одним із перших водіїв Чернігівського управління. Він прийшов сюди зовсім молодою людиною, пропрацював 18 років, без відриву від виробництва отримав дві вищих освіти, виріс від водія до головного інженера служби рухомого складу.

Розповідає Валерій Лагутін.

— Я — корінний чернігівець. Закінчив середню школу № 41 (тепер № 17), потім залізничне училище № 8, працював у Чернігівському депо кочегаром, помічником машиніста, відслужив у армії, отримав професію водія і працював на автокрані в управлінні механізації будівництва № 2. Ще до моєї появи у цій організації її очолював Яків Олександрович Горелік. Хлопці багато про нього розповідали, і коли ми дізналися про його призначення начальником тролейбусного управління та про набір водіїв тролейбусів, четверо з нас виявили бажання піти вчитися. Відбір здійснювало обласне управління комунального господарства. Відібрали дві перші групи, у тому числі трьох дівчат. Вчилися в учбовому комбінаті в Києві від 1 червня до 15 жовтня 1964 року. Вивчали теорію, проходили практику. Викладачами були працівники Київського технікуму міського електротранспорту, і вони загітували нас вступати до технікуму. 25 людей з наших груп закінчили цей технікум, і це була моя перша освіта. Закінчивши курси, я отримав кваліфікацію водія другого класу.

Добре пам'ятаю день 5 листопада, коли я був серед тих, хто сів за кермо перших чернігівських тролейбусів.

На лінію, а в перші дні було три маршрути, вийшло 22 машини. На той час робота в тролейбусному була престижною. Перша моя зарплата становила 120 карбованців. Кондукторами приймали дівчат лише з середньою освітою . Робота була важкою, але ми були молодими і цього не відчували. Водієм я пропрацював три роки, потім був змінним майстром, щоб вистачало часу на навчання, перейшов до експериментальної дільниці електриком. До речі, цю дільницю створив Я.О. Горелік, і там було впроваджено багато корисних для підприємства новацій. Одночасно я навчався у Чернігівському філіалі КПІ, закінчив Харківський інститут інженерів комунального господарства, працював головним механіком, потім сім років — головним інженером служби рухомого складу. Продовжував навчатися, закінчив Київський інженерно-будівельний інститут. Потім працював у тепломережах, а останні 14 років — у банку «Демарк». Але саме робота у тролейбусному стала для мене фундаментом усього життя.

Валерій Лагутін

День пуску першого тролейбуса запам'ятався не тільки Валерію Лагутіну, але й багатьом чернігівцям. Це було загальноміське свято з урочистими зборами в театрі ім. Т.Г. Шевченка, де будівельників та експлуатаційників поздоровив перший секретар міськкому партії Віктор Дусь, виступали вже згадані вище будівельники Сергій Стрелецький та Станіслав Кушнір, представники підприємств та навчальних закладів міста. Кращі з будівельників отримали почесні грамоти міськкому партії та міськвиконкому, цінні подарунки.

Потім присутні на зборах вийшли на площу ім. Куйбишева, де їх чекали святково прикрашені чотири тролейбуси, сіли у них як пасажири і рушили по маршруту на завод синтетичного волокна. Напутнє слово сказав начальник ЧТУ Яків Горелік, а першими водіями були Анатолій Ніколаєнко, Василь Ананко, Володимир Пода, Анатолій Баран. Треба пам'ятати й імена перших кондукторів — Валентина Горковчук, Тамара Орлова, Наталія Пасюк та Катерина Ковальчук.

Звичайно, це не всі першопрохідці, адже вже незабаром у місті постійно функціонувало два маршрути «Бобровиця — "Завод синтетичного волокна» та «Бобровиця — Вокзал», парк нараховував 32 тролейбуси, а на підприємстві працювало понад 200 робітників та службовців.

Тролейбусне стає мультимільйонером

Після пуску інтенсивність робіт із розвитку тролейбусного транспорту в місті тільки зростала. Якщо на кінець 1964 року ЧТУ мало 32 одиниці рухомого складу, то через рік їх вже було 87, наприкінці 1966 року — 97, а через рік додалося ще 10.

Довжина контактної мережі з 22 кілометрів збільшилася за три роки до 55 км, кількість маршрутів досягла у 1967 році дев'яти: зокрема, у вересні 1965 року відкрився маршрут № 4 — «Комбінат синтетичного волокна — Коти». Покращувався рухомий склад, де, крім тролейбусів «МТБ», «ЛАЗ», «Київ-2», «Київ-4», «ЗІУ-5», з'явилися потужні енгельські «ЗІУ-9», які в народі називали «сараї», адже при паспортній місткості 120, у години «пік» вони перевозили до 180 пасажирів.

Кількість тягових підстанцій за три роки збільшилася до чотирьох, а машиномісць у головному корпусі депо удвічі, до 100. Чисельність працюючих теж стрімко зростала і досягла у 1967 році 750. А головним кількісним показником стало зростання пасажироперевезень. Якщо за два місяці 1964 року було перевезень 1,4 млн., то за 1965 рік — 17,5 млн., 1966-й — 30,5 млн., а 1967-й — понад 35 млн. чернігівців. Підприємство стало двічі мільйонером, адже, крім перевезення десятків мільйонів пасажирів, вже у 1966 році доходи ЧТУ склали майже 1,2 млн. карбованців. Підприємство відразу вийшло на прибуткову роботу, і за три роки чистий прибуток збільшився з 49,1 тис. крб. у 1965 році до 183 тис. у 1967 році.

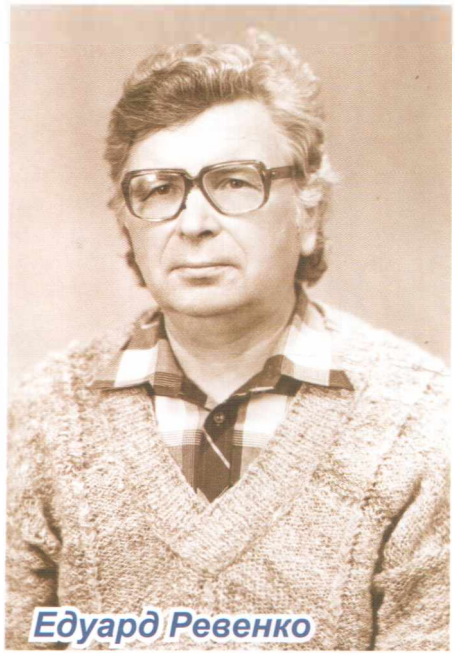
Від 1 січня 1967 року ЧТУ було переведено на нову систему планування та економічного стимулювання і на ньому утворені фонди матеріального стимулювання, соцкультпобуту та розширення виробництва.

Усі ці роки наші тролейбусники виконували виробничі плани, і вже в третьому кварталі 1965 року підприємство отримало першу республіканську премію Мінкомунгоспу УРСР та перехідний Червоний Прапор Ради Міністрів. І в подальшому в ці перші роки існування майже щоквартально були перші та другі республіканські грошові премії та премії профспілок.

Самі по собі такі нагороди не приходять, вони є результатом великої праці. Ветерани підприємства вважають, що великий внесок в успіхи зробив перший керівник Яків Горелік. Він від самого початку заглядав у майбутнє. На підприємстві створювалися підрозділи, що мали забезпечувати якісне обслуговування та ремонт рухомого складу, гальванічна дільниця, ливарні та зварювальне відділення, столярна дільниця, встановлювалися металообробні верстати, устаткування для обслуговування і ремонту кабельного, сантехнічного, верстатного, підйомно-транспортного обладнання.

Вже тоді для ефективного управління підприємством було створено сім служб та відділів, і ця система управління в дещо зміненому вигляді існує та успішно діє й зараз.

Від самого початку діяльності керівництво підприємства велику увагу приділяло розвитку роботи з раціоналізаторства та винахідництва. За підсумками вже першого року роботи, 1965-го, управління отримало другу республіканську премію з раціоналізації та винахідництва. Не випадково, бо саме тоді тягові підстанції були переведені з ручного на телемеханічне керування, тобто почали працювати в автоматичному режимі. Впроваджувала ці новації енергослужба, якою керував Едуард Ревенко, а в її складі працювали електромонтер Володимир Буцко, тоді майстри Анатолій Вовк та Олександр Ширай, електромонтер Леонід Кучура та багато інших. А в 1967 році на тягових підстанціях ртутні випростувачі були замінені на більш сучасні й надійні кремнієві. Підвищення надійності та впровадження схеми автоматизації режимів роботи підстанцій дозволило вивільнити 24 працівники.


Едуард Ревенко

Едуард Ревенко та Микола Перечепа на відпочинку

Микола Новиченко

Удосконалювалася система управління тяговими підстанціями за рахунок створення диспетчерської з контролю та управління роботою підстанцій. Це дало змогу поліпшити оперативність у ліквідації неполадок та аварійних ситуацій. А впровадження напівпровідникових випростувачів із природним охолодженням ще більше підвищило надійність роботи.

Вдосконалювалася робота й інших служб. Зокрема, було налагоджено реставрацію та виготовлення запасних частин для рухомого складу. Служба рухомого складу впроваджувала механізацію ремонтних робіт, зокрема, мийка тролейбусів була винесена в окреме приміщення. Процес миття агрегатів був механізований, був освоєний процес відновлення деталей у гальванічному відділенні, а в шиноремонтному — механізований процес розбортування коліс. У двох ливарних відділеннях освоєно виготовлення деталей із полімерних матеріалів та лиття з чорних та кольорових металів. На оглядових ямах механізували монтажно-демонтажні роботи з ремонту тягових електродвигунів. Активна діяльність працівників служби рухомого складу сприяла виготовленню пристосувань, випробувальних стендів, вимірювального інструменту, що сприяло підвищенню якості ремонтів.

Служба головного механіка у 1968 році замінила на котельні морально застарілі котли «Універсал», що мали низький коефіцієнт корисної дії та працювали на вугіллі, на нові, котрі восени того ж року почали працювати на природному газі.

Одночасно велика увага приділялася поліпшенню умов роботи, побуту та дозвілля працівників. З урахуванням того, що на підприємстві кількість працюючих досягла майже 800, і були це в більшості люди молоді, значна частина яких приїхала до Чернігова з районів області, здійснювалися заходи з поліпшення житлових умов. Так, у 1969 році було побудовано житловий будинок на 100 квартир, а наступного року — гуртожиток на 150 місць. Великого розголосу набуло введення в дію у 1968 році будинку культури, який у короткий час було перебудовано з колишнього складського приміщення. У ньому працювали колективи художньої самодіяльності, діяла музична студія. Але найбільшої популярності набули танцювальні вечори, на які йшла молодь з усього міста, адже у тролейбусному грав та співав найпопулярніший у місті вокально-інструментальний ансамбль «Василіски». Один із його засновників Борис Морозов розповідав, що в зал, де було 400 місць, продавали 800—900 квитків, але бажаючих було більше, і молодь танцювала у фойє і навіть на асфальті поруч із будівлею. Великий внесок в успішну роботу будинку культури зробив його перший директор Юрій Степанович Покотилов. І в подальшому ця праця була оцінена почесним дипломом ВЦРПС.

Між тим, підприємство продовжувало стало розвиватися. Воно не відставало від швидкого розвитку міста, будівництва нових потужних підприємств, спорудження житлових масивів. До початку 1972 року тролейбусним сполученням були охоплені практично всі райони міста, причому нові маршрути планувалися з урахуванням створення можливості для мешканців швидко і зручно, без пересадок дістатися у потрібний район. З перспективою розвитку маршрутів зводилися нові тягові підстанції.

На той час щозмінно на лініях працювало близько 90 тролейбусів, які перевозили до 180 тисяч пасажирів щодня і до 60 млн. за рік. Це вимагало зміцнення технічної бази, зокрема, у 1972 році було введено в експлуатацію цех капітальних ремонтів. Того ж року було вдосконалено обслуговування пасажирів за рахунок переведення збору плати за проїзд на касовий. На зупинках були встановлені кіоски, де пасажири купляли талони, а потім компостували їх у тролейбусах.

Рух уперед не зупиняється

У 1972 році несподівано пішов із життя начальник управління Яків Олександрович Горелік. Усі, хто з ним працював, вважають, що це була людина на своєму місці. Саме він заклав підвалини успішної роботи тролейбусного на багато років уперед. Ця людина знаходила спільну мову як із простим робітником, так і з керівниками партійних та радянських органів міста й області, із відповідальними працівниками Міністерства комунального господарства УРСР та Держплану. Це сприяло успішному розвитку підприємства.

Підприємство працювало успішно, але кадровою політикою тоді займалися партійні органи та вищестоящі організації, зокрема, обласне управління комунального господарства. Тому ніхто з керівних працівників ЧТУ, а це головний інженер Микола Омелянович Перепеча, керівники провідних служб Володимир Савенков, Петро Аксененко, Аркадій Єрмаченко на посаду начальника не розглядалися, а начальником управління було призначено Віктора Гавриловича Сахненка, який до того працював на господарській роботі у Прилуках, ніякого відношення до електротранспорту не мав, але його рекомендував тодішній начальник обласного управління комунального господарства О. Стеценко, теж колишній прилуччанин.

У той час йшла розробка концепції розвитку Чернігова на найближчі 20 років, зокрема, збільшення кількості населення до 500 тис., його розбудови в напрямку Масанів, Олександрівки, забудови лівого берега Десни в бік Количівки. У зв'язку з цим розглядалося питання про спорудження в районі пивзаводу другого тролейбусного депо. У майбутньому цей план не було реалізовано, але тролейбусному роботи вистачало. У 1973 році почалось освоєння цеху планових ремонтів. Виготовлялися підйомники, верстаки, стелажі, облаштовувалися побутові приміщення. У новому корпусі вперше в Україні був впроваджений безканавний метод ремонтів.

Тролейбуси при ремонті розташовувалися «ялинкою» і при потребі будь-яка машина могла виїхати, бо інші їй не заважали. Місця для ремонту були облаштовані так званими домкратами «Беккера»,

Василь Юткін (праворуч)

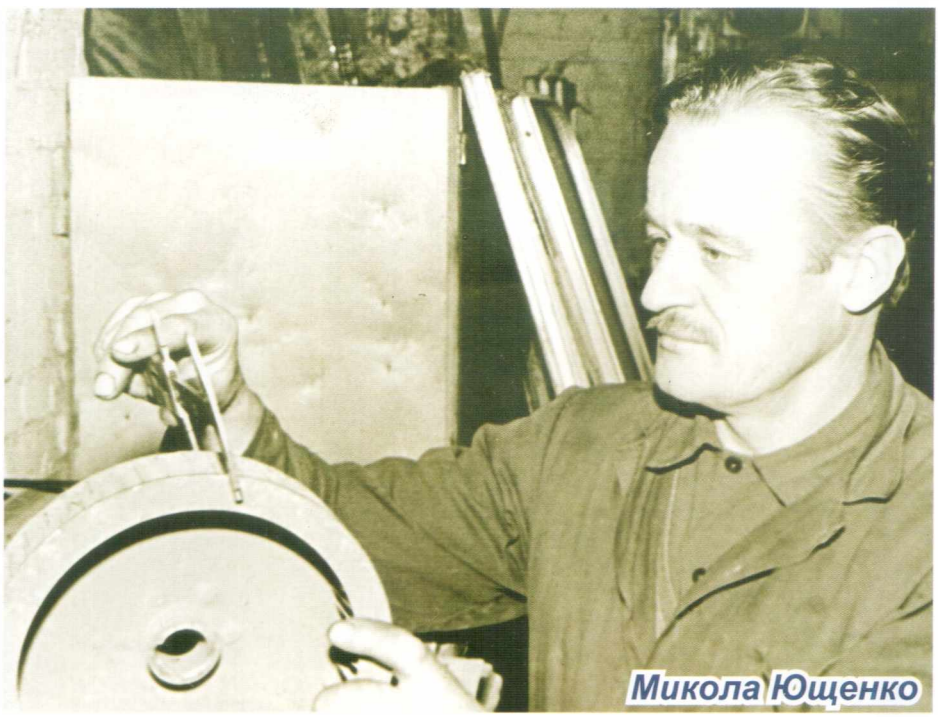
управління якими здійснювалось з пульта. Кузов піднімався на потрібну висоту і визначені агрегати демонтувалися для проведення ремонтних робіт. У 1974 році були облаштовані малярний цех для фарбування тролейбусів, приміщення служби головного механіка та центрального складу.

У цей час почалось освоєння капітальних ремонтів. Перші шість машин направили на капітальний ремонт до Мінська, де був спеціалізований завод, але згодом навчилися робити капремонти власними силами, і не гірше мінчан. Було також зроблено реконструкцію приміщення для миття агрегатів. Потім з'явилася можливість створити чотири ремонтних зони для поточних ремонтів, а в 1975—1976 роках на базі вантажних тролейбусів були створені бригади аварійної технічної допомоги, які могли оперативно ліквідувати певні поломки машин.

Але головною подією першої половини 70-х років було святкування в листопаді 1974 року 10-річного ювілею виходу на лінії першого чернігівського тролейбуса. За 10 років тролейбусники перевезли понад 400 мільйонів пасажирів, щоденно на 10 маршрутів виходило 140 машин. Було споруджено понад 85 км контактної мережі та вісім тягових підстанцій. Суттєво оновився рухомий склад, і більшість тролейбусів мали підвищену пасажиромісткість.

Запам'яталось урочисте святкування першого ювілею, до якого директор будинку культури Олексій Падалиця зняв документальний фільм. Урочистою ходою зі стрічками на грудях пройшли першопрохідці чернігівського тролейбуса, були дипломи, грамоти, подяки і грошові винагороди.

Незабаром після ювілею було звільнено з посади начальника управління В.Г. Сахненка, і на цю посаду призначено Анатолія Мірошниченка, який за освітою був комунальником, але в Харківському інституті отримав спеціальність


Микола Ющенко

Гурген Мурадян, 70-ті роки

з електропостачання міст. Анатолій Петрович мав авторитет серед керівників міста, що давало надію на подальшу успішну роботу ЧТУ.

У ті часи підприємство впевнено розвивалось, причому в усіх напрямках. Створювалися нові маршрути, котрі дозволили зв'язати райони міста таким чином, що пасажири отримували можливість економити час, тролейбусники заощаджувати енергоресурси, а центр міста менше перевантажувався транспортом.

Споруджувалися тягові підстанції, у тому числі і з перспективою відкриття нових маршрутів до віддалених районів міста. Якщо в перші роки стояло завдання збільшення кількості одиниць рухомого складу, то в 80-ті роки було поставлено завдання перейти на однотипні машини, спочатку ЗІУ-5, потім ЗІУ-9, що давало можливість зменшити номенклатуру запчастин і агрегатів, які замовляли для ремонтів та обслуговування, економити кошти на реставрацію деталей, спрощення навчання обслуговуючого персоналу.

Величезну увагу на підприємстві приділяли організації ефективної системи і підвищенню якості ремонтів. Адже тролейбус перевозить величезну кількість пасажирів, що викликає підвищене навантаження на вузли та окремі деталі машини. Він працює майже цілодобово, в умовах спеки та сильних морозів, дощів та снігопадів, агресивного навколишнього середовища. Це призводить до прискореного зношення машин, тому підтримання їх у належному стані дозволяє частково нейтралізувати дію несприятливих умов експлуатації. Тому саме в ті часи на підприємстві було впроваджено, так званий ревізійний ремонт, який разом із малим, середнім та капітальним створювали чітку систему обслуговування рухомого складу.

Разом із реформуванням системи ремонтів у ЧТУ впроваджували обладнання та заходи, щоб підвищити реальний результат. У 1976—1977 роках створили стенд для ремонту пневматичного обладнання, ввели в дію стенд для обкатки компресорів, почав працювати стенд для перевірки гідравлічного обладнання тролейбусів ЗІУ-9.

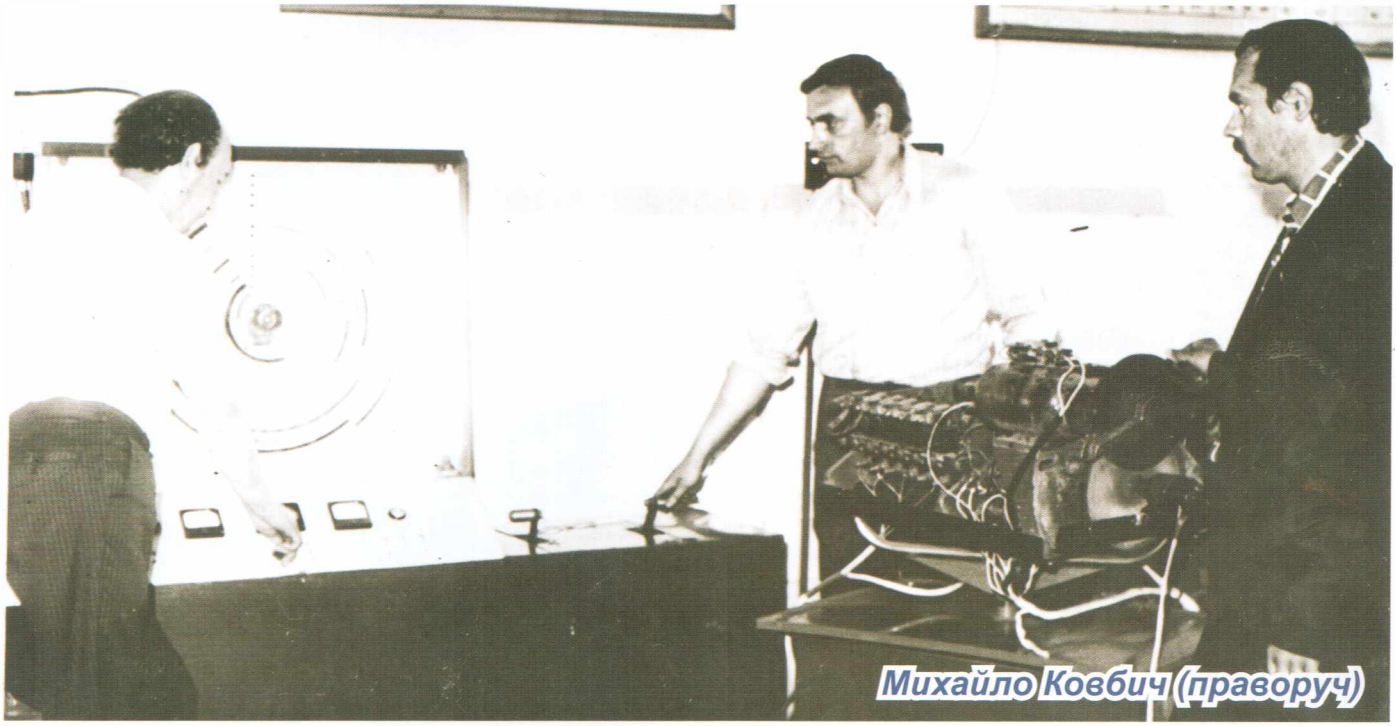
А.П. Мірошниченко приділяв значну увагу вдосконаленню організаційних структур підприємства і підвищенню ролі та відповідальності їх керівників. Людей, які мали очолити такі структури, направляли на навчання на споріднені підприємства.

Керівниками служб призначалися люди, які прийшли на підприємство після закінчення профільних вузів. Так, новостворений підрозділ, де був об'єднаний увесь спектр робіт з обслуговування та ремонту тролейбусів, очолив Микола Петрович Дубина.

У новій службі працювало майже 500 людей, тобто це був «завод у заводі».

Наприкінці 70-х років керівництву підприємства стало зрозумілим, що гальмом на шляху подальшого розвитку стає низька заробітна плата робітників, у першу чергу ремонтного пер-

Григорій Титенок

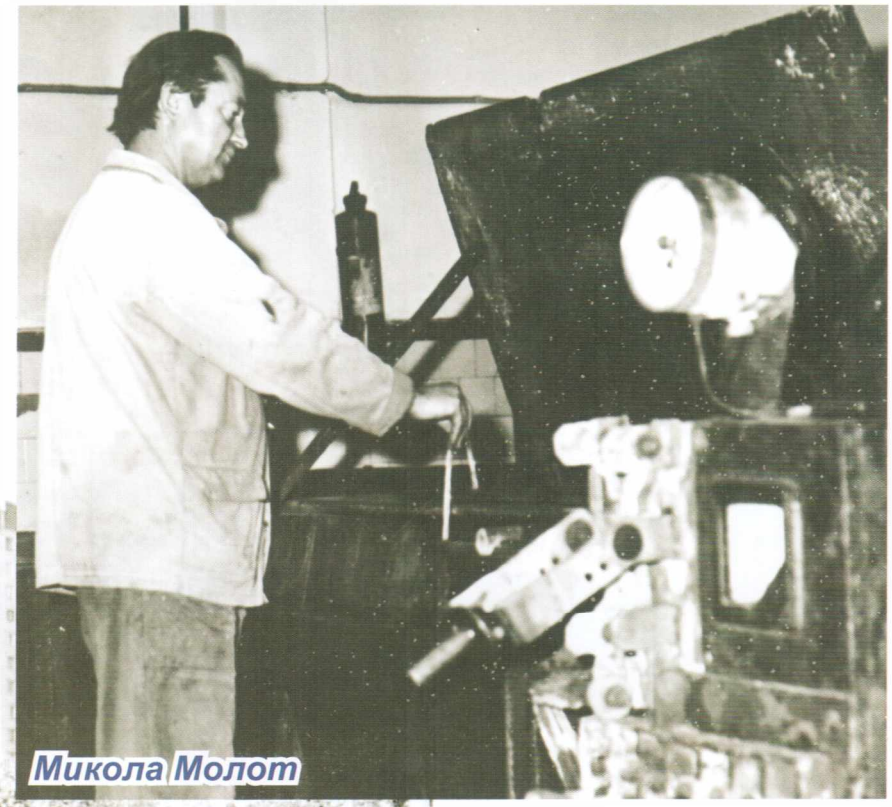

Михайло Ковбич (праворуч)

соналу. За цілодобову роботу робітники отримували до 100 карбованців. Прийшли до висновку, що треба переходити до відрядно-преміальної системи. Були обраховані обсяги робіт, розцінки. Цим займалася інженер – нормувальник Власова Людмила Савічна . Першими перевели на відрядну систему тих, хто виконував ревізійний ремонт. Їхня зарплата зросла до 140—150 крб. В оплату були закладені гарантії якості. Поступово на нову систему оплати було переведено й інші види робіт. Потім були створені комплексні бригади з оплатою за коефіцієнтом трудової участі. У складі бригади були робітники різних професій — усі причетні до виконання ремонтних робіт. В оплаті колективна відповідальність поєднувалася з індивідуальною.

У ті ж роки на посаду головного інженера Головне управління електротранспорту Мінкомунгоспу України висунуло Олега Гетьманова, який до цього працював в м. Охтирка Сумської області. О. Гетьманов ставив за мету ефективне використання матеріальних ресурсів, у першу чергу скорочення на 5% споживання електроенергії.

Вирішення цього завдання полягало не тільки в зменшенні втрат у мережах та оптимізації режиму роботи підстанцій. Було споруджено підстанцію №9 з перспективою руху тролейбуса в Олександрівку , прорізано лінію через вулицю Бойову, зроблено двосторонній рух по вулицях Бєлова та Пухова .

У 1980 році через сімейні обставини пішов із посади А.П. Мірошниченко, при якому підприємство досить успішно розвивалось. Його очолив Олег Михайлович Гетьманов. Та у нього не склалися стосунки з партійними та радянськими органами міста, і в 1981 році він був вимушений залишити посаду.



Микола Молот

Начальником тролейбусного управління було призначено Івана Микитовича Сергієнка, який до цього працював начальником залізничного вокзалу станції Чернігів. Цю кандидатуру підтримували як партійні органи, так і управління житлово-комунального господарства області.

І. Сергієнко був досвідченим керівником і успішно вирішував проблеми підприємства. А вони на початку 80-х років зростали.

Зокрема, перед ЧТУ постала проблема матеріально-технічного постачання. Не вистачало коліс, вузлів, агрегатів, запчастин, інших матеріалів, які не можна було придбати навіть за гроші, адже існувала жорстка система розподілення через фонди, ліміти тощо. Сергієнко значну увагу приділяв вирішенню саме цих проблем, а технічними займався призначений у 1983 році головним інженером Микола Дубина, який прийшов у ЧТУ в 1973 році молодим спеціалістом, виріс до головного інженера і працював на цій посаді 22 роки.

У 80-ті роки підприємство стало розвиватися. Щодня на лінії виходило 142 тролейбуси, довжина контактної мережі наближалася до 100 км, діяло дев'ять тягових підстанцій, чотири диспетчерських пункти, була введена в дію центральна диспетчерська станція, що контролювала виконання графіка руху машин. Маршрути № 1 та № 9 були визнані маршрутами зразкового обслуговування, хоча нерідко спостерігалися випадки вандалізму, особливо під час масових заходів та в часи «пік». Намагаючись потрапити до салону тролейбуса, деякі надто активні пасажири виводили з ладу двері, сидіння, поручні, що викликало необхідність позапланового ремонту машин. Касовий метод придбання квитків завдавав підприємству матеріальної шкоди, адже контролери щодня виловлювали 200—300 «зайців».

Але ці негаразди не могли припинити розвитку матеріально-технічної бази. Впроваджувалася нова техніка та обладнання, було реконструйовано газову котельню і побудовано теплотрасу, завдяки якій тепло отрима-

ли і мешканці навколишніх будинків. Було споруджено сучасний на той час мийно-прибиральний комплекс, облаштовано навчальний клас для водіїв тролейбусів, почалися роботи з розширення депо, оскільки плани будівництва другого депо було скасовано. Площа під підприємством була збільшена з 3,8 до 5 гектарів за рахунок знесення приватного сектора. Це дало змогу збільшити зону відстою машин. Було вирішено розширити ремонтні зони з розрахунку обслуговування 200 машин.

Григорій Кононенко та Микола Дубина

Віталій Козел та Анатолій Вовк

кількох років висунути на вищі посади близько 30 працівників.

На підприємстві було введено формений одяг для водіїв та ІТР, водії отримували його зі скидкою 50%.

У 80-ті роки особлива увага приділялася покращенню соціально-побутових умов праці, проживання та відпочинку працівників. 54 сім'ї тролейбусників отримали квартири в будинку для малосімейних по нині вул. Гетьмана Полуботка, 120 - по вул. Рокосовського. Збудовано п'ять будиночків на базі відпочинку в Салтиковій Дівиці. Три тролейбуси були обладнані під пункти харчування. Для тих, хто працював цілодобово, діяла система безкоштовного нічного харчування. На підприємстві працював і зараз працює медпункт , де працівники не тільки могли отримати медичну допомогу, але прийняти курс фізіотерапевтичниного лікування.

Велика увага приділялася кадровим питанням. Почали проводити конкурси професійної майстерності серед водіїв. Це сприяло зростанню їхніх професійних якостей. І недарма на першому всеукраїнському конкурсі переміг чернігівець Олександр Солнцев. З 1985 року на підприємстві було введено атестацію, інженерно-технічних працівників, яка була обов'язковою один раз на 2 роки. Стимулювалося навчання у вузах та технікумах. Багато керівників різної ланки пішли вчитися, що дало змогу протягом

Перебудова не принесла радості

Віктор Шевченко та Ольга Гринюк

У 1989 році підприємство відзначало своє 25-річчя. Справи нібито шли непогано, кількість машин досягла максимуму за історію підприємства — 184. Але в країні вирувала горбачовська «перебудова», проголошувалася боротьба проти її ворогів, робився наголос на ліквідації недоліків, а їх вистачало. Не обминула ця компанія і ЧТУ. На підприємстві були проблеми, зокрема, плинність кадрів, низькі темпи розвитку соціальної сфери та й, незважаючи на переведення підприємства до другої категорії, на досить низькому рівні залишалася заробітна плата. Це викликало невдоволення людей. І хоча до «ковбасної революції» в Чернігові залишалося ще кілька місяців, в управлінні утворилася так звана ініціативна група на чолі з водієм Юхимом Рухлісом. Це були насамперед водії, які підіймали питання неефективності керівництва, підвищення зарплати, повернення підприємству належних йому 14 квартир. Так співпало, що в цей час І.М. Сергієнка призначили начальником управління транспорту і зв'язку міськвиконкому, а оскільки в країні почала впроваджуватися практика виборів керівників, «ініціативними» було запропоновано обрати начальником управління Михайла Андрійовича Капусту, який приїхав до Чернігова зі Слов'янська, де очолював міське тролейбусне управління. У ЧТУ він деякий час очолював службу експлуатації й мав певний авторитет серед водіїв. І хоча М.А. Капуста через невеликий час звільнився і на час цих подій на підприємстві не працював, його згадали і запропонували керівництву міста призначити начальником ЧТУ. М. Капуста організував змагання серед служб, при ньому отримала розвиток художня самодіяльність. Переможці змагання змогли навіть відвідати в якості нагороди Санкт-Петербург. Але ситуація в країні погіршувалася, вже розпався Радянський Союз, і виконати вимоги колективу Капуста не зумів. Та ж ініціативна група звернулася до керівництва міста з вимогою звільнити начальника ЧТУ.

У лютому 1992 року на підприємстві спалахнув страйк. 11-го лютого машини вийшли на лінію лише після 13-ї години, до тролейбусників приїхав тодішній мер міста Валентин Мельничук. Вимоги протестувальників були враховані, заробітну плату підвищено на 30%, а водіям великогабаритних машин ЗІУ-9 ще й підвищили розцінки. На вакантну посаду І. Сергієнко та керівництво міста запропонували головного інженера автопідприємства АТП-17427 Валерія Головченка. Його представляли працівникам у будинку культури. В. Головченко згадує, що на той час справи пішли гірше. Виручки від продажу квитків не вистачало навіть на оперативні потреби, почастішали поломки рухомого складу, і 20 машин щоденно не виходили на маршрути. Головченко почав роботу зі встановлення контактів з ініціативною групою, яка фактично керувала підприємством. Контакти були щоденні, новий керівник розповідав про свої кроки з налагодження ритмічної роботи та відновлення здорового клімату в колективі. Зокрема, колективний договір того року ще не був прийнятий, і Головченко запропонував залучити до його розробки членів ініціативної групи. Багато їхніх пропозицій було враховано, а деякі діють навіть зараз. Наразі, якщо дитина йде у перший клас, її мати має вільний робочий день.

Тролейбусники завжди часто хворіли, бо багато часу доводилося працювати в несприятливих погодних умовах, тому в колдоговорі тоді записали, що хто жодного разу за рік не був на лікарняному, має п'ять додаткових днів відпустки.

Спільна робота над колективним договором зблизила позиції, й у подальшому робота ця починалася знизу. Головченко особисто проводив збори в усіх службах. Поступово його авторитет зростав, він отримав змогу зробити деякі кадрові перестановки, а в листопаді 1992 року вдалося ще раз підняти в 1,3 разу зарплату.

Але проблем у ті часи вистачало, причому в усіх напрямках. Зокрема, тариф регулювався безпосередньо з Києва, і його коригування відставало від знецінення купоно-карбованця та шаленої інфляції, тож виручки підприємству катастрофічно не вистачало. Особливі проблеми були з оплатою спожитої електроенергії та виплатою заробітної плати. Був вироблений такий алгоритм: підприємство на початку місяця брало короткотерміновий кредит у банку, розраховувалося за електроенергію, виплачувало заробітну плату, а в кінці місяця продавало проїзні квитки і розраховувалося за кредит. Проїзні тоді були за помірною ціною, і їх купувала значна частина чернігівців (35—40% усіх доходів).

Збільшенню доходів приділялася величезна увага, що дозволяло отримувати їх на один тролейбус майже у 2 рази вищі, ніж у більшості обласних центрів України.

Тоді ж загострилися проблеми з рухомим складом. У радянські часи отримували тролейбуси переважно

з Енгельса і за потребою (у 1985 р. — 27 одиниць), а тепер це вже була інша країна. Останній раз вдалося взяти у 1992 році в Енгельсі понад десяток машин, але без задніх мостів, а останні пішли на комплектацію з власних запасів. Щоб здійснити цю операцію, знадобилася допомога обласного керівництва та місцевого відділення банку «Аваль», яким тоді керував Олександр Должиков. У подальшому було налагоджено систему ремонтів, що дозволяло підтримувати технічний стан машин на рівні, необхідному для забезпечення регулярного руху. Іноді доводилося використовувати нестандартні рішення. Для вирішення проблеми з нестачею гумових підвісок начальник управління поїхав до Дніпропетровська, і керівник місцевого управління віддав Головченку, якого бачив вперше в житті, стільки підвісок, скільки вмістилось у «Волгу». Через два дні пішли на лінію 20 машин, що простоювали, і регулярність руху відновилася. Було багато й інших нестандартних рішень, але практично вдавалося перевозити, як і раніше, понад 250 тис. пасажирів. Виникла ще одна проблема — водії почали кидати роботу і їхати на заробітки до Москви та Києва. Керівництво управління намагалося відслідковувати ці процеси і регулювати зарплату, в першу чергу водіїв, що дозволяло утримувати людей на підприємстві. Але проблеми з нестачею доходів тільки зростали. Адже з'явилися пільгові категорії пасажирів, а дотації та субвенції, котрі держава виділяла для компенсації проїзду пільговиків, були на рівні 30—40% від потреби. ЧТУ вишукувала додаткові можливості для збільшення доходів, зокрема було запроваджено лотерею серед власників квитків, і її переможці отримували цінні подарунки, навіть кольорові телевізори. Але це не вирішувало проблеми в повному обсязі, тож із квітня 1997 року, після 25-річної перерви, до тролейбусів повернулися кондуктори. Виручка від продажу квитків зросла у 3,5 рази.

У першій половині 90-х років здавалося, що проблеми поповнення рухомого складу будуть вирішуватися за рахунок виробництва українських тролейбусів, насамперед Південним машинобудівним заводом. ЧТУ почало отримувати ці машини з 1993 року, і спочатку рухомий склад поповнювався досить активно. Було вирішене завдання освоєння нових машин, їх адаптації до існуючої на підприємстві системи технічного обслуговування та ремонтів. ЧТУ було навіть доручено виконати державні випробування деяких типів машин виробництва ПМЗ, з чим воно впевнено впоралось. Але після 1994 року рухомий склад надходив у дуже обмеженій кількості й довелось відновлювати машини власними силами, хоча і це було важко через відсутність запасних частин. Тим не менше вдалося вийти на рівень щомісячного ремонту 11 тролейбусів. Вдалося продовжити і термін експлуатації машин до 12—18 років замість нормативних 10, при пробігу 1,0—1,2 млн. кілометрів.

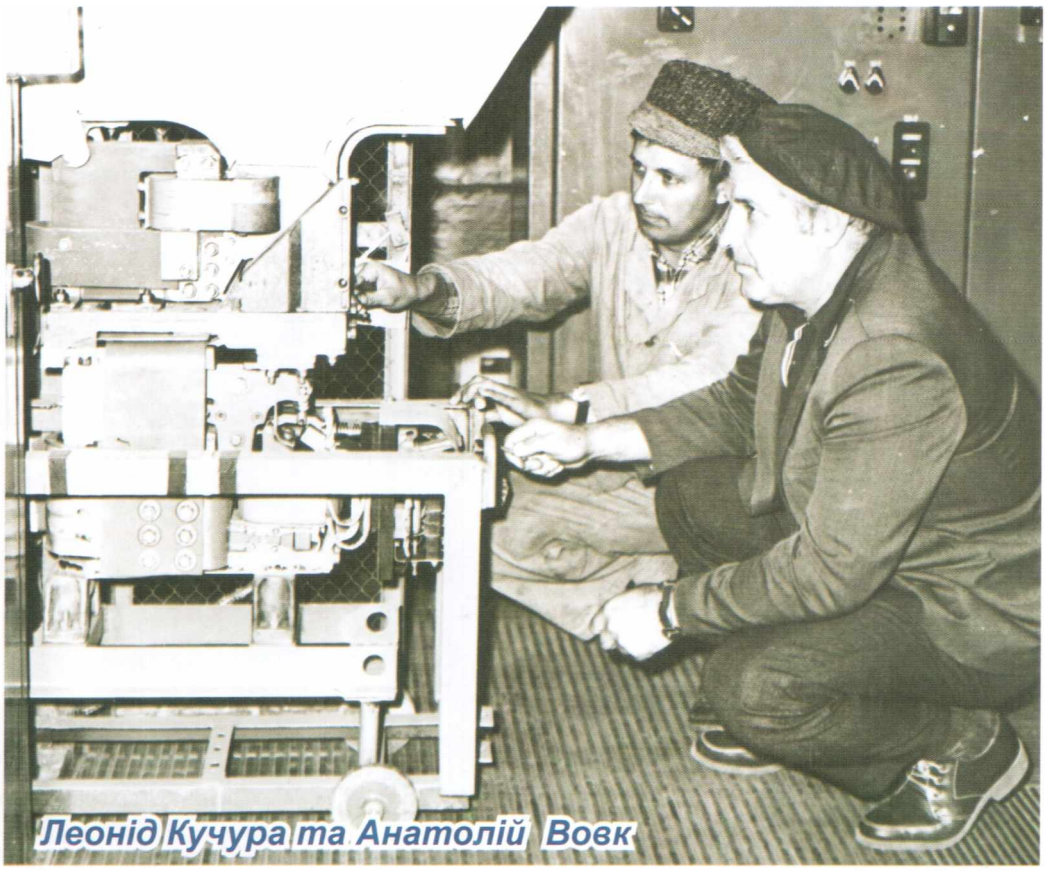
Через брак коштів підприємство не мало можливості реалізовувати великих проектів, але всі 11 маршрутів працювали, стабільним був щоденний випуск машин, який регулювався кількістю пасажирів, що почала скорочуватися через зменшення економічної активності в місті.

Вдалось і дещо побудувати. У 1997 році добудували приміщення енергослужби, а в 1999-му до приміщення, де раніше планували розмістити їдальню, добудували другий поверх, і в цій будівлі розташувався адміністративний корпус управління. Ще через три роки було споруджено нову прохідну і капличку на виїзді з депо, що була освячена на честь Миколи Чудотворця, покровителя транспортників.

Стабілізувалося становище і з кадрами. На 100 машин в управлінні було 160—170 водіїв, що забезпечувало непоганий рівень заплати. У 2004 році ЧТУ вигравало у конкурентній боротьбі з автотранспортом і перевозило 81% пасажирів міста. Але у начальника підприємства Валерія Головченка були дещо інші погляди на розвиток електротранспорту, ніж у декого з керівників міста, і він після майже 13 років керівництва залишив посаду. Від 21 березня 2005 року начальником ЧТУ було призначено Віктора Геращенка, який до цього був заступником начальника з економічних питань.

На той час проблема зі станом рухомого складу загострилася, машини простоювали через брак запчастин, випуск яких вже було знято з виробництва. В. Геращенко запропонував виконати поглиблений капітально-відновлювальний ремонт машин, що мав на меті суттєво подовжити термін експлуатації тролейбусів. Для виконання таких ремонтів було залучено потенціал таких потужних чернігівських підприємств як «ЧеЗаРа», «Чернігівавтодеталь», «Жовтневий молот», завод металоконструкцій та металооснащення. Протягом трьох років було відновлено 42 машини на загальну суму більше 2,5 млн. грн. Основні роботи полягали у відновленні несучої системи та кузовів машин.

Такі обсяги ремонту сприяли виконанню поставленої мети, але не в повному обсязі, бо через нестачу



Леонід Кучура та Анатолій Вовк

коштів не змогли виконати капремонту електричної, механічної та пневматичної систем.

За пропозицією В. Геращенка було запроваджено використання на чотирьох тролейбусних маршрутах автобусів, які частково мали замінити зношені тролейбуси. У 2005—2008 роках придбали загалом 25 автобусів «ПАЗ» та «Еталон». Їх використання не було збитковим, але й замінити у повній мірі на маршрутах тролейбуси вони не змогли. У листопаді 2008 року В. Геращенка було призначено начальником управління житлово-комунального господарства Чернігівської ОДА, і міська рада уклала контракт та призначила на посаду начальника ЧТУ Олега Коржова, який більше трьох років до цього працював заступником начальника.

Як розповів О. Коржов, хоча у 2005 році була велика кредиторська заборгованість, і підприємство мало погашати також кредит у банку «Демарк», у цілому фінансовий стан був стабільний. Вартість електроенергії, відповідно до Закону «Про електротранспорт», дорівнювала вартості для населення, виручки від продажу квитків вистачало на виплату зарплати, проїзні квитки покривали витрати на матеріали та запчастини. А субвенція з держбюджету дала змогу погасити виплати за кредитами. Усе це забезпечувало стабільність у фінансах і щоденний вихід на лінію 117 машин. Але у 2008—2009 роках стався злам у транспортному сполученні міста. Реконструкція вулиці Седнівської зменшила рух тролейбусів, одночасно з цим кількість автобусів у місті за рік зросла удвічі. На думку Олега Коржова, було зроблено стратегічну помилку в формуванні тарифів та невиправдано різко підвищено вартість проїзних. Почався відтік пасажирів і значно посилилася конкуренція з іншими перевізниками в економічних умовах, несприятливих для ЧТУ.

У 2005—2006 роках за рахунок субвенції місто отримало 15 нових тролейбусів, але цього було недостатньо, бо треба щорічно оновлювати 10% рухомого складу. А субвенції для компенсації проїзду пільгових категорій у 2007—2008 роках виділялися не повністю, тому у 2008 році ЧТУ було вимушене взяти кредит у 5 млн. грн., що був для підприємства важким тягарем і погасити який вдалося лише у 2012 році з міського бюджету.

Це були важкі часи. Зарплата тоді зростала високими темпами через популістські дії уряду. На її виплату не вистачало всіх доходів підприємства, а державні субвенції надходили переважно наприкінці року. Працівники управління мали затримку з виплати зарплати до трьох місяців і вдавалися до страйків. Увесь 2010 рік управління лихоманило, і лише субвенція наприкінці року дещо покращила ситуацію. А у 2012 році допоміг місцевий бюджет, і субвенція держави склала 70% від потреби, що дало змогу не тільки своєчасно виплачувати зарплату, але й платити аванс. Але фінансовий стан і зараз важкий, через недостатні субвенції та виплату пільгових пенсій за рахунок підприємства до досягнення ними діючого пенсійного віку. Адже закон передбачає, що водії тролейбусів йдуть на пенсію на 5 років раніше, і підприємство за рік витрачає на ці виплати 1,25 млн. грн. — більше місячного фонду зарплати.

Ці фінансові проблеми примушують ЧТУ кожного року боротися за виживання, на жаль, за рахунок оптимізації кількості працівників. Якщо у 2008 році їх було 1100, то зараз 670. Доводиться скорочувати витрати на ремонт та обслуговування рухомого складу, що не може не позначитися на якості. Тим не менше чернігівський тролейбус вижив, а наприкінці 2010 року здійснилася багаторічна мрія чернігівців — тролейбус пішов на Масани. Величезний внесок у будівництво контактної мережі зробили саме працівники ЧТУ, адже роботи відбувалися наприкінці року в надзвичайно важких умовах.

Тягнуть мережу на Масани

Далі буде

Міський електротранспорт є екологічним, має високі показники провізної спроможності та безпеки руху. А в сьогоднішніх економічних умовах є соціальним видом транспорту, бо забезпечує перевезення пасажирів усіх пільгових категорій.

Проте останні роки в розвитку цього виду транспорту і самого тролейбусного управління відбуваються несприятливі зміни, зокрема зменшення обсягів перевезень, скорочення кількості рухомого складу через відпрацювання експлуатаційного ресурсу, погіршення якості транспортного обслуговування населення та зниження безпеки руху.

Це стало причиною розробки і прийняття міською радою Програми стабілізації і розвитку міського електричного транспорту м. Чернігова. Спочатку програма мала діяти у 2005—2012 рр., потім її затвердили на 2007—2015 роки, а далі подовжили до 2017 року.

Метою програми є забезпечення сталого розвитку і функціонування електротранспорту та збільшення його питомої ваги в міських пасажирських перевезеннях, технічне переоснащення ЧТУ та впровадження новітніх енергозберігаючих технологій, забезпечення беззбиткової роботи підприємства.

Визначені шляхи розв'язання проблем використання електротранспорту. У першу чергу, це оновлення рухомого складу. Відповідно до державної програми розвитку міського електротранспорту на 2007—2015 роки, на умовах співфінансування державного та міського бюджетів передбачалось оновити 101 одиницю рухомого складу, причому якщо до 2011 року мало щорічно оновлятися 8 тролейбусів, у 2011—2015 роках — 14.

Другим завданням програма передбачає реконструкцію тролейбусних ліній, зокрема контактної мережі із заміною опор та високовольтних кабелів, заміну обладнання тягових підстанцій із впровадженням енергозберігаючих заходів та придбання спеціалізованого автотранспорту та механізмів для обслуговування контактних мереж. Усього на виконання програми треба збудувати 64 км контактної мережі та замінити понад 100 залізобетонних опор.

Програма передбачає розвиток мережі, зокрема будівництво тролейбусної лінії до мікрорайону

У будь-яку погоду

Перший тролейбус чернігівського виробництва

Масани, на другому етапі заплановано спорудження тролейбусної лінії від вул. Щорса по вул. Ціолковського до житлового району Шерстянка, а на третьому — будівництво лінії по Кільцевій дорозі від ПрАТ «Чернігівський автозавод» до вул. Бєлова (через Олександрівку). Для реалізації цих проектів програмою передбачається реконструкція відповідних автошляхів, будівництво контактної та кабельної мереж, забезпечення маршрутів рухомим складом, спорудження тягових підстанцій для енергопостачання нових ліній.

Програма передбачала джерела фінансування по роках, що сумарно складало на період її прийняття близько 200 млн. грн.

Втім, життя показало, що всі передбачені заходи носять прогнозуючий характер, адже на даний момент виконано лише одне завдання — тролейбус пішов на Масани. Але програма приймалася на основі діючого Генплану забудови міста, і її положення не втратять актуальності й у наступні 10 років, а реалізація буде залежати від наявності фінансових ресурсів.

Втім, багато що залежить від держави. На сьогодні в Україні в наявності 3320 тролейбусів, і їх заміна в доларовому еквіваленті коштує лише 600 млн. Це зовсім незначна сума в порівнянні з витратами на деякі інші програми. Тим більше, що навіть при завантаженні всіх підприємств, що виробляють тролейбуси, виготовляти потрібну кількість доведеться мінімум 6—7 років. При цьому підприємства будуть працювати, будуть створені нові робочі місця, отримають замовлення суміжники. Тому при державницькому підході цю проблему можна вирішити, бо закон передбачає, що рухомий склад має замінюватися саме за державні кошти. Рано чи пізно цей підхід візьме гору, й український електротранспорт отримає суттєвий поштовх для розвитку. І не має сумнівів у тому, що в Чернігівського тролейбусного управління попереду ще не один ювілей на радість громаді древнього міста.

Василь Ананко

Ніхто не забутий

За 50 років через тролейбусне управління пройшло кілька тисяч працівників, і багато з них зробили великий внесок, аби підприємство заслужено вважалося одним із кращих серед споріднених підприємств України. На сторінках цього видання згадувались імена багатьох із тих, хто віддав підприємству кращі роки свого життя, тих, хто й сьогодні робить усе можливе, щоб чернігівцям було зручно пересуватися містом. Важко згадати всіх, але ми спробуємо назвати кращих серед кращих, тих, хто назавжди залишиться в історії чернігівського тролейбуса. Хай вибачать ті, чиє прізвище з якихось причин, насамперед об'єктивних, не згадали. У ЧТУ їх теж пам'ятають.

Серед численних ветеранів, які багато років працюють у тролейбусному, є один, для кого це місце роботи єдине за 50 років. Це електрик **Леонід Степанович КУЧУРА.**

Йому слово:

— Я прийшов у тролейбусне 15 жовтня 1964 року. Прийшов з «капронки», а до цього закінчив ПТУ № 5, працював на «Хімволокні». У 21 рік вже мав досвід і працював на престижному підприємстві, але батьки жили у Брусилові, тому добиратися до «капронового» було далеко. Тож і пішов до тролейбусного. З'явився в гарячий час. Ми монтували обладнання на трьох тягових підстанціях. Керував нами начальник енергетичної служби Едуард Пилипович Ревенко, людина енергійна й небайдужа. Він нікому не давав заспокоїтися. Разом із нами налагоджувальні роботи виконували кияни. Контактною мережею та прокладкою кабелів займалося будівельне управління № 430 тресту «Електромонтаж». Працювали швидко і злагоджено, а головне — якісно, бо коли закінчили, обладнання запрацювало без збоїв.

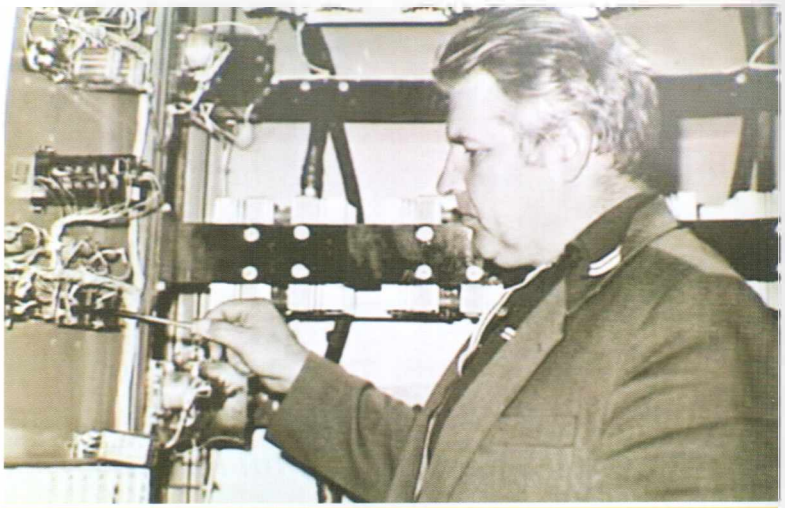
Умови роботи комфортними назвати було важко, бо наша служба спочатку розміщувалась у гаражі, але завдяки енергії начальника управління Якова Гореліка досить швидко збудували окреме приміщення. До речі, його та директора капронового В'ячеслава Яковича Радченка вважаю батьками Чернігівського тролейбуса. Радченко добивався будівництва ЧТУ, щоб надійно доставляти людей на роботу, а Яків Олександрович у небачено короткий термін збудував з нуля наше підприємство. Це була цікава людина. Вмів вирішувати питання «на горі» й одночасно знаходив порозуміння з робітниками. Для них у нього не було приймальних чи неприймальних годин. Тому його поважали. І досі пам'ятають, бо перебудував склад під будинок культури, мав за це проблеми з партійними органами, а будинок культури і досі є.

Щодо роботи, я всі ці роки практично працював на одному місці, хоча освіта дозволяла просунутися вище. Але мені моя робота подобається, хоча дуже неспокійна. Одного року викликали з відпустки на різні аварії 19 разів.

Леонід Кучура

З часом на мене поклали обов'язки і керівника електролабораторії, і водія пересувної лабораторії одночасно. Сам налагоджую обладнання, перевіряю засоби захисту, тобто моя робота — увесь «район тягових підстанцій». А в 71 рік це непросто. Але звик, та й довелося працювати зі справжніми професіоналами. На жаль, вони поступово йдуть із життя.

Микола Бешун



Анатолій Вовк

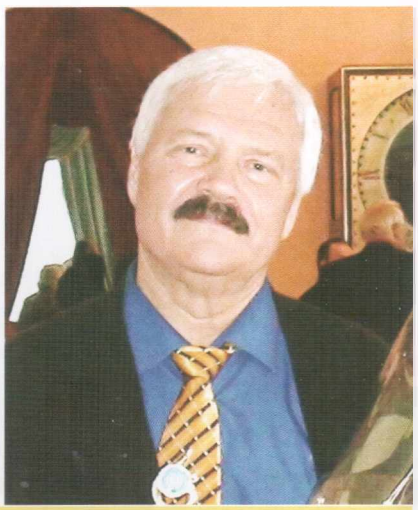
Найбільш об'єктивним показником внеску людини в загальну справу завжди були державні нагороди. Тим більше, що комунальників вони часто обходили. Й ордени Трудового Червоного Прапора та «Знак Пошани», якими був нагороджений водій Григорій Тиняков, свідчать, що це був один із кращих водіїв тролейбуса в історії управління. Він прийшов у числі першої групи водіїв і відпрацював за кермом 35 років. Орденом Трудового Червоного Прапора був нагороджений і електромонтер контактної мережі Олександр Коржинський, про професійну майстерність якого в управлінні ходять легенди. І він серед ветеранів — 36 років на лінії. Майже 47 років віддав тролейбусному Віталій Єдомаха, нагороджений орденом «Знак Пошани». Починав теж із першої групи водіїв, вчився, виріс до посади заступника начальника служби рухомого складу і навіть після виходу на пенсію продовжував працювати, бо без цього не уявляє своє життя. Ордени Трудової Слави II та III ступенів — достойна відзнака електрослюсаря Олександра Пенського. Він не тільки чудовий фахівець, але один із кращих раціоналізаторів. Орден Трудової Слави III ступеня заслужено отримав майстер тягових підстанцій Віталій Козел, справжній професіонал своєї справи.

Така ж нагорода у водіїв Віктора Проценка, Валентини Лозової та Галини Терешкової. А медаль «За трудову відзнаку» прикрасила груди гарних фахівців — електромонтера Василя Юткіна та слюсаря Володимира Сенченка. Великою повагою в колективі користувалася заступник секретаря комсомольської організації, водій Ніна Нікітіна. Її нагороджено медаллю «За трудову доблесть».

Заслуженим працівником житлово-ко-

Микола Дубина

Віталій Єдомаха



В'ячеслав Малий

Олександр Коржинський

Надія Гарус

Григорій Яновський

мунального господарства України став водій Віталій Федосійович Бондарь, а його колега Олександр Солнцев став переможцем першого в Україні конкурсу водіїв тролейбуса.

Не забувають в управлінні ветеранів. Багато років за кермом тролейбуса були першопрохідці Григорій Осипенко, Степан Овчаренко, Віктор Жадан, Анатолій Баран. Катерина Юхимівна Ковальчук починала 5 листопада 1964 року кондуктором, а потім багато років працювала техніком-графістом. 45 років віддала підприємству Юлія Антонівна Захарова. Після школи починала електромонтером тягових підстанцій, багато років очолювала кадрову службу.

Досі пам'ятають в ЧТУ першого керівника енергослужби Едуарда Ревенка, Анатолія Митрофановича Вовка, який прийшов сюди з будівельного управління № 430 черговим підстанції, став бригадиром, майстром, керівником служби, головним інженером підприємства і знову керівником енергослужби. 41 рік пропрацював електромонтер Володимир Буцко. Високим авторитетом користувалися майстер тягових підстанцій Віталій Веремейчик, майстер електроцеху Михайло Ковбич та електрослюсар Володимир Кузуб. Останні — й серед кращих раціоналізаторів. До речі, раціоналізатори в управлінні завжди були в пошані, бо економічний ефект від їх роботи склав сотні тисяч карбованців. Крім згаданих, серед кращих раціоналізаторів токар Анатолій Слепньов, бригадир Микола Андрущенко, нині керівник служби ремонту рухомого складу Михайло Рубан, колишній головний механік Давід Вольфсон, ливарник кольорового металевого литва Григорій Титенок.

Вони в різні часи працювали в управлінні, але досі із захопленням розповідають про високу професійну майстерність слюсаря-інструментальника Миколи Ющенка, гальваніка Миколи Молота, Віктора Раєв-

Григорій Тиняков

Давід Вольфсон

Іван Ярош

ського, що починав мийником, був слюсарем, бригадиром слюсарів. Згадують електрообмотницю Ольгу Гринюк, водія тролейбуса Володимира Кононуху, маневрового водія Петра Легеду, малярів Надію Гарус та Валентину Московку, кондуктора Наталію Пасюк, Людмилу Галаган, яка пройшла великий шлях, а тепер знову кондуктор. Пам'ятають чернігівці й афганський екіпаж — Миколу Іваненка, Григорія Ігнатенка та Геннадія Барсука, не забули в ЧТУ, як Валентин Поклад та Віталій Семенюк у 1989 році возили чехів у місті-побратимі Градець-Кралове.

Ми згадали в більшості тих, хто безпосередньо працював за кермом, біля верстатів, будував і ремонтував, але виробництво працює, коли створена дієва система управління. І в ЧТУ її створили і підтримують віддані справі люди, багато з яких починали саме тут простими робітниками. А в 60-ті роки більше половини керівників були колишніми військовими. Це

Юлія Захарова

Михайло Ковбич

перший начальник депо Володимир Савенков, його заступник Петро Аксьоненко, Петро Семенов, Микола Гудим, Григорій Диптан, Михайло Рибалко, Петро Дмитрієв, Іван Пархоменко, Петро Бровар, Аркадій Єрмаченко, перший начальник відділу кадрів Григорій Яновський, начальник майстерень Олексій Боярченко, перший голова профкому Володимир Пронкін.

Серед кращих майстрів пам'ятають Михайла Кабанця, Михайла Глобу, Олексія Онопрієнка , Миколу Мощенка. Григорій Кононенко прийшов сюди молодим спеціалістом у 1967 році, а від 1968-го 37 років очолював виробничо-технічний відділ, у якому інженерами працювали перші водії Михайло Коробко та Андрій Коваль. Кононенко ще й рік пропрацював головним інженером , як і Володимир Федоренко . Нинішню службу експлуатації тривалий час очолювали Роберт Калиниченко, Іван Ярош та В'ячеслав Коваленко, який до того ж плідно займався громадською роботою. Вже мало хто пам'ятає першого водія начальника ЧТУ Гургена Мурадяна, який потім керував автогосподарством, а про успішну

Олександр Пенський

Віталій Бондарь

Анатолій Слепньов

роботу його наступника Миколи Бешуна відомо всім. Треба згадати і нібито непомітну ланку створеної тоді системи — секретаря першого керівника ЧТУ Галину Титаренко , яка передала свій досвід Надії Кисіль, що на "посту №1" вже 40-й рік. Слід згадати нинішнього головного бухгалтера Валентину Харченко, яку управління «виховувало» з 18-річного віку. І не варто забувати тих, хто був на керівній роботі, що не менш складно, ніж працювати за верстатом чи кермом. Це перший головний інженер Микола Перепеча та заступники начальника у подальші часи — два Олександри — Гулько та Васильков. Кожний зробив свій внесок.

Нарешті, ЧТУ — це не тільки робота. Це побут, відпочинок, самодіяльність, спорт. Тож треба нагадати, що 22 роки профспілкою керує Леонід Кедровський. Багато років будинок культури очолював В'ячеслав Малий, а інструктором зі спорту був Михайло Коваленко. А ще на підприємстві склалася традиція - наявність сімейних трудових династій,отже у підприємства є майбутнє.

Надія Кисіль

Вони відпрацювали понад 40 років

Людмила Галаган

Микола Андрущенко

Олександр Гулько

Нове покоління ветеранів ЧТУ

Єдиний механізм

Щоб підприємство працювало ефективно, необхідна скоординована діяльність його служб, цехів, відділів, інших підрозділів.

Служба експлуатації

Створена у 1964 році, тоді вона називалася служба руху. Це найбільший підрозділ ЧТУ, в якому працює майже чверть усіх тролейбусників.

Від 2009 року начальником служби працює Сергій Семенець. Сергій Михайлович представник нового покоління тролейбусників, хоча вже має достатній досвід, вміє організувати стабільну роботу всієї служби.

Головними фігурами служби, як і всього підприємства, є водії тролейбусів. Серед них є і ветерани, які відпрацювали понад 40 років і досі за кермом — Євгенія Шаповаленко, Микола Наливайко, Дмитро Літовченко, Ольга Горлинська, Іван Цюпка та інші, і молоді водії, котрі після закінчення учбово-курсового комбінату оволоділи нелегкою професією і вдосконалюють свої професійні навички — Олексій Кудіяров, Олександр Гурський, Дмитро Солоха, Олександр Середа.

До складу служби входять диспетчерські пункти на чотирьох кінцевих зупинках — «Хімволокно», «Друга міська лікарня», «Бобровиця» та «Автодеталь». На цих пунктах водії та кондуктори можуть трохи відпочити та перевірити технічний стан машин. На кінцевих станціях постійно працюють оператори диспетчерської служби, які контролюють виконання графіків руху. Важливу роль відіграють начальники маршрутів. Це досвідчені Микола Майборода, Михайло Сміян, Анатолій Устименко. Вони відстежують технічний стан машин на лінії, санітарний стан кінцевих станцій, інструктують водіїв. Фактично вони є першими помічниками керівника служби. Цілодобово працюють диспетчери з випуску. Під керівництвом Надії Авраменко, Зої Немих, Валентини Доценко, Людмили Мощенко та Світлани Устименко проходить випуск машин на лінію, центральні диспетчери мають усю інформацію про рух тролейбусів, у їхньому підпорядкуванні знаходяться чергові аварійні бригади. Вони підтримують постійний зв'язок з операторами на кінцевих зупинках. Технік-графіст служби Світлана Глазкова складає розклад руху і слідкує за ефективним використанням рухомого складу. Контроль за місячним графіком роботи водіїв, дотриманням ними норм відпрацьованого часу, складанням добового наряду, виконанням своїх службових функцій операторами здійснює досвідчений спеціаліст — інженер служби Олена Іваненко.

Сергій Семенець та його команда

А добовий наряд водіям з урахуванням своєчасного техогляду машин складають Світлана Синявська та Вікторія Губар. Техніки Наталія Васюк, Тетяна Гузько та Інна Ткаченко ведуть облік відпрацьованого водіями та кондукторами часу, контролюють техніко-економічні показники.

Є в службі людина, яка забезпечує автоматичний гучномовний зв'язок водія з пасажирами. Це електромонтер Микола Соломко.

Для поліпшення умов праці екіпажів тролейбусів на кінцевих станціях «Сіверянка» та «Друга міська лікарня» створені пересувні пункти харчування.

Служба ремонту рухомого складу

Михайло Рубан, другий зліва

Ця служба, що налічує 130 людей, виконує виключно важливі завдання — проведення технічних оглядів, ремонту та випуску на лінію технічно справних тролейбусів. На відміну від інших споріднених підприємств, у складі служби працює цех планових ремонтів, який виконує середні та капітальні ремонти.

Служба має у своєму складі кілька окремих цехів та дільниць, які виконують функції, визначені технологією ремонтів. Зокрема, цех комплектації виконує ремонт окремих вузлів та агрегатів тролейбуса. Цех технічного огляду та ремонту здійснює технічне обслуговування, а цех планових ремонтів виконує середні та капітальні ремонти.

У цеху комплектації є дільниці, які виготовляють деталі литвом із полімерних матеріалів, чорних та кольорових металів, є ковальська дільниця та дільниця металообробних верстатів. Ремонтують у цеху пневматичне та гідравлічне обладнання, акумулятори, виконують шиномонтажні роботи.

Цех планових ремонтів під час виконання середніх та капремонтів ремонтує кузови, усе механічне та електрообладнання машин. У складі цеху є електроцех, що займається ремонтом усього електрообладнання і машин постійного та змінного струму. Є тут дільниця з ремонту сидінь. Працюють у цеху зварювальники, слюсарі, електрики, здатні відремонтувати обладнання будь-якої складності. Цех технічного обслуговування має у своєму складі дільниці з технічного обслуговування № 1 та № 2, є в його складі бригади з випуску машин на лінію, які працюють вночі, виконують огляди, дрібні ремонти та випуск тролейбусів.

Працюють у службі прибиральники тролейбусів та маневрові водії.

Службу від 2005 року очолює Михайло Рубан. Михайло Юхимович починав працювати в ЧТУ у 1970 році студентом-практикантом Київського технікуму електротранспорту. Зі слюсаря-електрика виріс до керівника служби. Гідно продовжує традиції, започатковані попередніми керівниками Миколою Дубиною та Миколою Джумою, Іваном Яговенком.

Через службу пройшло багато знаних на підприємстві людей. Це Віталій Михайлович Єдомаха, керівники цеху планових ремонтів Віктор Іванович Шевченко та Юрій Олексійович Філісюк, майстер електроцеху Михайло Іванович Ковбич, бригадир слюсарів Віктор Михайлович Раєвський. Справжніми професіоналами були «кузовники»

Володимир Власенко та Віктор Горпиненко, слюсар-електрик Олександр Пенський.

Серед найкращих працівників служби були і є сьогодні — слюсарі Іван Молочко та Олександр Куліш, слюсар з ремонту кузовів Валентин Демонтович,коваль Олександр Гайдаш, слюсар-електрик Володимир Самусь, електрообмотник Василь Данилевський, маневровий водій Олександр Зеляк, який працює на підприємстві від 1967 року. Є у згаданих ветеранів гідна зміна. Слюсар Юрій Новиченко та електрослюсар Віталій Селезень вже сьогодні справжні професіонали.

Служба енергогосподарства

Безумовно, це одна з провідних служб, бо недарма тролейбус має назву електротранспорт. Головним завданням служби є безперебійне енергозабезпечення тролейбусів.

Вадим Федоренко

Діспетчер на посту

Господарство служби велике і складне — 10 тягових підстанцій, 107 кілометрів контактної мережі, кабельна мережа, опори, а виконує цю роботу колектив, що нараховує лише 30 працівників. Робота з обслуговування підстанцій, ремонту та реставрації спецчастин контактної мережі, заміни опор та ремонту кабелів потребують знань, професійного досвіду та вміння, але в енергослужбі випадкових людей не буває. Від самого початку в службі працювали люди, без яких історію підприємства не можна уявити — Едуард Ревенко, Анатолій Вовк, Віталій Козел, Віталій Веремейчик та інші. Управління тяговими підстанціями здійснюється з єдиного диспетчерського пункту енергослужби. Диспетчеру служби підпорядковується аварійна бригада контактної мережі, яка працює цілодобово й оперативно ліквідовує будь-які аварійні ситуації.

Очолює службу Вадим Григорович Федоренко. У складі служби і досі кращими є ветерани Леонід Кучура, який працює на підприємстві від першого дня, Микола Андрійко, Сергій Матвієнко, які передають свій досвід молоді.

Відділ головного механіка

Службу з 2010 року очолює молодий фахівець Юрій Носенок, який достойно продовжує справу своїх попередників Давіда Вольфсона та Костянтина Житнікова.

Служба невеличка — 10 працівників, але вони виконують великий обсяг роботи: обслуговування інженерних комунікацій, водопостачання, утримання в належному стані виробничих приміщень, дахів, кінцевих зупинок тролейбуса, вантажопідйомних механізмів. Силами колективу служби впроваджено проточний водообігрів, що дає можливість отримати гарячу воду без включення газових котлів і використовувати її в побутових приміщеннях, щоб робітники після важкої праці могли помитися. У складі колективу люди різних професій — електрик, слюсар-сантехнік, штукатур-маляр, налагоджувальник обладнання, столяр, оператор котельні. Усе це люди кваліфіковані і, незважаючи на невелику кількість, якісно виконують свою роботу. Багато років колектив згуртовував бригадир Микола Андрущенко. Під стать йому й оператор котельні Василь Буряк, електромонтер Анатолій Крамарчук, слюсар-сантехнік Григорій Кириченко.

Юрій Носенок

Григорій Кириченко

Відділ лінійного контролю

У складі підрозділу чотири лінійних інспектори, а очолює його Ірина Михайлівна Чиж, яка прийшла на підприємство кондуктором, виросла на ньому професійно й успішно очолює важливу службу, що забезпечує заходи, спрямовані на підвищення збору проїзної плати, виконання вимог законодавства під час роботи рухомого складу на лінії, працює з громадянами стосовно питань користування пасажирським транспортом підприємства, зокрема приймає громадян зі зверненнями та скаргами щодо роботи контролерів, встановлює причини виникнення конфліктних ситуацій. Відділ здійснює контроль за режимом праці та станом здоров'я робітників.

Ірина Чиж

Служба автотранспорту

Служба і сьогодні є важливим підрозділом підприємства, а в 60-ті роки вона починалася з кількох тягачів для тролейбусів, а першим у цій якості, за спогадами очевидців, використовувався танк Т-34, що зараз встановлений на п'єдесталі на площі Перемоги. Серед перших були ГАЗ-51 з тентом, що перевозив водіїв ЧТУ, ГАЗ-51 з автовишкою для обслуговування контактної мережі, автокран тощо.

З часом були споруджені приміщення гаража, диспетчерська, встановлено обладнання для обслуговування та ремонту автомобілів. Є у службі свій заслужений ветеран. Микола Іванович Бешун прийшов сюди 43 роки тому водієм, з часом став начальником гаража, очолює автогосподарство й зараз.

А всією службою автотранспорту, що складається з автогосподарства та автоколони, керує Олександр Червонящий. Автоколона, яку очолює Костянтин Гузій, з'явилась у 2005—2006 роках після придбання автобусів ПАЗ та «Еталон», котрі поряд із тролейбусами використовуються для перевезення пасажирів на міських маршрутах.

Олександр Червонящий

Зараз це автобусні маршрути № 38 та № 39, і вони щоденно поповнюють касу підприємства в розмірі близько 25% від загальної виручки.

Автогосподарство М.І. Бешуна налічує 25 одиниць техніки, що цілодобово обслуговує тягові підстанції та контактну мережу, аварійні бригади, розвозить водіїв та кондукторів, виконує транспортне обслуговування підприємства, ремонтує всю автомобільну техніку.

Служба налічує майже 70 працівників, з яких 60 — водії. Від них залежить ефективна робота всього управління. Працюють у службі відповідальні люди, з великим досвідом, є серед них багато ветеранів управління. Це механік Олег Лісич, диспетчер Валентина Дурицька, водії Віталій Мусієнко, Володимир Йовенко, Юрій Старжинський, Володимир Морозов, водії автобусів Віктор Руденок, Микола Пац, Володимир Моругий, Олександр Фрідрих та багато інших.

Служба збору проїзної плати

Протягом 25 років збір плати за проїзд у тролейбусах був касовий, через реалізацію разових талонів. Але виручка від їх реалізації не давала можливості отримувати кошти для своєчасної виплати зарплати та інших оперативних потреб. Тому керівництвом підприємства було прийнято рішення про перехід від 1 березня 1997 року на кондукторне обслуговування пасажирів.

Спочатку новоутворений відділ збору виручки був підпорядкований службі руху, а від 1 грудня 1998 року створено окрему службу збору проїзної плати. Тоді в ній працювало понад 320 людей, з яких 318 кондукторів-контролерів. Створенню служби передувала копітка робота з розширення функцій кондукторів, на яких були покладені додаткові обов'язки перевірки дійсності документів, котрі надавали право на пільговий проїзд.

Тетяна Клюйко

А для підвищення ефективності роботи, розширення професійних знань у вирішенні конфліктів з пасажирами та стимулювання підвищення їх класності була проведена атестація цієї категорії працівників.

З часом кондуктори з'явились і в пасажирських автобусах, а від липня 2009 року професію кондуктор-контролер перейменовано знову в кондуктора. Зараз їх налічується майже 180. Серед них і ті, хто прийшов на підприємство 17 років тому. Це Лідія Пустильник, Олена Шумар, Юрій Крупеник, Сергій Грищенко, Валентина Лазебна, Ольга Лапа та багато інших. Важливу роль у діяльності служби відведено старшому наряднику Ніні Мироненко, наряднику Людмилі Пресіч, які складають місячні графіки роботи та добові наряди кондукторів. Організацію планомірної та ритмічної роботи зі збору проїзної плати виконують інженери Алла Тригуб та Лариса Пахомова. А генератором цієї нелегкої, але потрібної роботи є керівник служби Тетяна Миколаївна Клюйко, яка очолює її понад 8 років, а працює у службі від її створення.

Виробничо-технічний відділ

Без сумніву, це мозок підприємства, який координує взаємодію всіх технічних служб та відділів між собою. Його фахівці знають усе про кожну одиницю рухомого складу від її появи на підприємстві до списання після відпрацювання нормативного терміну експлуатації. Тут складають плани і графіки техобслуговування та ремонтів рухомого складу, ведуть облік їх виконання по кожній машині,та облік пробігу кожної одиниці.

Олена Сімакова

У відділі ведеться технічна документація з державного технічного огляду тролейбусів, за необхідністю рекламаційна документація, йому доводиться замовляти деякі запчастини. Відділ займається всім, що стосується енергоносіїв — плануванням їх витрат та звітами про фактичне використання, розробляє заходи з їх економії. Наразі на відділ покладена вся метрологічна діяльність, від придбання нових контрольно-вимірювальних приладів до їх повірки. Природоохоронна діяльність теж під контролем цього відділу. А головне — складання всіх технічних та організаційних планів підприємства та звітність за ними. До обов'язків фахівців відділу входить також оформлення раціоналізаторських пропозицій, тендерної документації, стандарти, правила, інструкції й багато інших речей, без чого робота підприємства неможлива.

Виконує цю роботу невеликий колектив — начальник відділу Олена Вікторівна Сімакова, яка очолила його 10 років тому після багаторічного керування Григорія Федоровича Кононенка, та молоді енергійні інженери — Дмитро Сердюк, Вікторія Сучок та Ольга Харченко. Втім, Олена Сімакова в управлінні працює вже 35 років, тобто відділ є оптимальним поєднанням досвіду і молодості.

Відділ безпеки руху

Відділ невеликий, але важливий, бо тролейбусні перевезення мають підвищену травматичну небезпеку. Як для водіїв, так і для пасажирів. Саме створення безпечних умов руху тролейбусів — головна задача відділу.

Він контролює водіїв на лінії, слідкує за випуском машин, правильністю їх експлуатації. Водії перевіряються на знання правил дорожнього руху, виконання певних дій при аварійних ситуаціях для забезпечення безпеки пасажирів. Особливий контроль за молодими водіями, які через брак досвіду порушують певні вимоги і стають винуватцями ДТП, котрі теж розслідує відділ. Він же вирішує із відповідними органами наслідки ДТП.

Очолює відділ Ніна Іванівна Сучок, яка на підприємстві від 1975 року, причому 30 років пропрацювала водієм. Розуміння безпечної роботи приходило до неї через власний досвід.

Ніна Сучок

Служба з охорони праці

Андрій Шевчук

Охороною праці на підприємстві займається Андрій Михайлович Шевчук, колишній військовий, а потім заступник керівника служби ремонту рухомого складу. Він добре знає життя і розуміє, що успішна робота з охорони праці полягає в чіткому дотриманні вимог нормативних документів — Закону України «Про охорону праці» та Типового положення про службу охорони праці.

Тому на виконання вимог цих нормативних актів в управлінні запроваджується організація проведення профілактичних заходів, спрямованих на усунення шкідливих та небезпечних виробничих факторів, система запобігання нещасним випадкам на виробництві, професійним захворюванням та інших загроз життю і здоров'ю працівників. А.М. Шевчук здійснює також контроль за дотриманням працівниками вимог законів з охорони праці, відповідного розділу колдоговору, інших актів з охорони праці, що діють на підприємстві.

Бухгалтерія

Бухгалтерія співпрацює з іншими службами та відділами, у першу чергу планово-економічним, у здійсненні щоденного аналізу економічної діяльності як підприємства в цілому, так і його окремих підрозділів. Здійснюється пошук заходів для отримання максимальних доходів та оптимізації витрат, зокрема фінансових, матеріальних та трудових ресурсів.

У бухгалтерії працює 19 бухгалтерів та касирів. Усі вони мають великий досвід і якісно виконують свою роботу. Очолює колектив Валентина Володимирівна Харченко, яка прийшла сюди у 18 років і за 30 років роботи стала одним із поважних головних бухгалтерів серед підприємств та організацій міста.

Валентина Харченко, третя праворуч

Відділ технічного контролю

У відділі один працівник — інженер з контролю за ремонтом рухомого складу Іван Кирилович Яговенко.

Він — голова ради ветеранів підприємства, працює на ньому від 1969 року, очолював службу ремонту рухомого складу. Тому приймати тролейбуси після техоглядів та ремонтів йому неважко — він знає кожну машину, всі її слабкі місця, сховати якісь недоробки від нього не можна. Пам'ятає він і всі графіки ремонтів, щотижневі й щоденні. Прискіпливо перевіряє якість, фіксує недоробки і вимагає їх усунути. Система приймання на підприємстві чітко відпрацьована. Через відсутність необхідних матеріалів та запчастин машина може затриматися на ремонті, але несправна на лінію ніколи не вийде, бо безпека пасажирів — це головне. Тому на стендах обов'язкове випробування всіх електричних машин, гідравлічних та пневмомеханізмів. І, звичайно, після кожного виду ремонтів та техобслуговування виконується обкатка й остаточно усуваються всі несправності.

Служба матеріально-технічного постачання

Ця служба має забезпечувати підприємство запчастинами та матеріалами для своєчасного та якісного виконання ремонтних робіт. Її 10 років очолює Михайло Васильович Прокопенко, який починав свою трудову діяльність на підприємстві учнем водія.

Раніше, коли на лінію щоденно виходили 140 машин, потреба в матеріалах та комплектуючих була значно вищою, і в службі працювало 5 осіб, був щоденний контроль наявності матеріалів на складах. Тепер кількісний склад служби оптимізований, дефіциту в наявності матеріалів нема, але є проблеми фінансові та якості деталей і матеріалів. Адже доводиться надавати перевагу більш дешевим та з відстрочкою оплати, а це не завжди дає позитивний результат. Втім, служба свої задачі виконує і графіки ремонтів з її вини не порушуються.

Планово-економічний відділ

Відділ невеликий за чисельністю, але надзвичайно важливий у роботі підприємства за ринкових умов. Розрахунок тарифів на перевезення пасажирів та заробітної плати працівників, планування перевезень, потреба в матеріалах та енергоресурсах, розрахунок витрат на ремонт та обслуговування рухомого складу — все це робота планово-економічного відділу.

А ще саме він має займатися розробкою фінансових планів, аналізом фінансової діяльності підприємства, розрахунком обсягу субвенцій, потрібних для компенсації пільгового перевезення пасажирів. Очолює відділ досвідчений фахівець Любов Михайлівна Пилипович.

Відділ кадрів

На невеличкий колектив кадрової служби, який з 2010 року очолює Інна Олександрівна Цюпка, покладені нелегкі завдання, адже сьогодні нема великої кількості бажаючих працювати в тролейбусному управлінні.

Зарплата водіїв і кондукторів невелика, робота майже цілодобова, у важких умовах, що призводить до великої захворюваності. Майже такі ж проблеми у слюсарів та представників інших робітничих професій. Звідси і висока плинність кадрів. Тож на відділ покладається завдання залучення людей. В основному через співпрацю з міським центром зайнятості, який за заявкою кадрової служби організовує навчання груп водіїв тролейбуса.

Допомагає вирішенню кадрових проблем кістяк ветеранів, тих, хто працює десятки років і для яких на першому плані гордість за своє підприємство.

Профспілковий комітет

Профспілковий комітет від 1992 року очолює Леонід Петрович Кедровський, який до цього понад 20 років працював водієм тролейбуса, активно займався громадською діяльністю. Він добре знає людей, умови їхньої роботи та проблеми. Розуміє він і те, що люди працюють цілодобово, у важких умовах і потребують постійної підтримки.

Леонід Кедровський

Звичайно, фінансові ресурси підприємства обмежені, і його працівники не можуть, як раніше, отримувати безкоштовні путівки на базу відпочинку в Салтиковій Дівиці, з усіма зручностями та їдальнею, але, як тепер прийнято казати, отримують повний соціальний пакет, відповідно до колективного договору. Раніше на підприємстві був хор, колективи художньої самодіяльності різних служб змагалися між особою, а кращі виступали з концертами в навколишніх селах і навіть у місті-побратимі Гомелі. Тепер такі заходи відбуваються лише на свята, під час вітань ветеранів на День Перемоги та жінок на 8 Березня.

Проводяться культурно-масові та спортивні заходи — змагання між службами з риболовлі, волейболу та настільного тенісу, екскурсії визначними місцями Чернігівщини та України — Качанівки, Новгорода-Сіверського, Почаєва тощо. У складних умовах сьогодення це сприяє згуртуванню колективу, налаштуванню на продуктивну роботу.

Самодіяльність в ЧТУ в пошані

Не тільки робота

База в Салтиковій Дівиці

Керівники Чернігівського тролейбусного управління

ГОРЕЛІК
ЯКІВ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Горелік Яків Олександрович —
від 13 квітня 1964 р. до 3 вересня 1972 р.
Сахненко Віктор Гаврилович —
від 3 листопада 1972 р. до 4 квітня 1975 р.
Мірошниченко Анатолій Петрович —
від 4 квітня 1975 р. до 22 квітня 1980 р.
Гетьманов Олег Михайлович —
від 23 квітня 1980 р. до 1 грудня 1981 р.
Сергієнко Іван Микитович —
від 25 січня 1982 р. до 9 листопада 1989 р.
Капуста Михайло Андрійович —
від 1 грудня 1989 р. до 3 березня 1992 р.
Головченко Валерій Всеволодович —
від 31 березня 1992 р. до 18 березня 2005 р.
Геращенко Віктор Михайлович —
від 21 березня 2005 р. до 27 жовтня 2008 р.
Коржов Олег Анатолійович—
від 28 жовтня 2008 року в.о., від 1 грудня того ж року до даного часу.

ГЕТЬМАНОВ
ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ

СЕРГІЄНКО
ІВАН МИКИТОВИЧ

ГОЛОВЧЕНКО
ВАЛЕРІЙ ВСЕВОЛОДОВИЧ

КАПУСТА
МИХАЙЛО АНДРІЙОВИЧ

ГЕРАЩЕНКО
ВІКТОР МИХАЙЛОВИЧ

КОРЖОВ
ОЛЕГ АНАТОЛІЙОВИЧ

Історичний календар півсторіччя

8 квітня 1964 р.	Міністр комунального господарства УРСР О. Селіванов видав наказ про організацію в Чернігові дирекції з будівництва тролейбусного господарства.
16 квітня 1964 р.	Наказ облкомунгоспу про організацію дирекції тролейбусного господарства в м. Чернігові.
5 листопада 1964 р.	Відкриття тролейбусного руху в Чернігові.
1965 р.	Тягові підстанції переведено з ручного керування на телеавтоматичне.
1967 р.	Заміна на тягових підстанціях ртутних випростувачів на кремнієві.
1968 р.	Створення диспетчерської служби для управління тяговими підстанціями.
1968 р.	Введено в дію будинок культури.
1968 р.	Реконструкція котельні та переведення її з роботи на твердому паливі на газове.
1969 р.	Побудовано житловий будинок на 100 квартир.
1970 р.	Введено в дію гуртожиток на 150 місць.
1972 р.	Введено в експлуатацію цех капітальних ремонтів.
1972 р.	Впроваджено касовий збір плати за проїзд у тролейбусах.
1973 р.	Освоєння цеху планових ремонтів та впровадження безканавного методу ремонтів.
1974 р.	Введення в дію будівлі служби руху.
1974 р.	Створення малярного цеху для фарбування тролейбусів.
1975 р.	Створення бригад аварійної технічної допомоги.

1975 р.	Впровадження ревізійного ремонту тролейбусів.
1977 р.	Створення стендів для ремонту та випробувань пневматичного, гідравлічного та компресорного обладнання.
1982 р.	Реконструкція газової котельні.
1982 р.	Будівництво п'яти будиночків на базі відпочинку в Салтиковій Дівиці.
1985 р.	Створення учбового класу для водіїв тролейбусів.
1987 р.	Обладнано пересувні пункти харчування.
1986—1989 рр.	Роботи з розширення площі депо з 3,8 до 5,0 га.
1988	Завершення спорудження будинку для малосімейних.
1989 р.	Ведення в експлуатацію мийно-прибирального комплексу.
1997 р.	Повернення на продаж квитків кондукторами.
1997 р.	Добудовано будівлю енергослужби.
1999 р.	Введено в дію новий адміністративний корпус управління.
2001 р.	Збудовано нову прохідну та каплицю на виїзді з депо на честь Миколи Чудотворця.
2004 р.	Запроваджено відеонагляд для контролю за в'їздом та виїздом тролейбусів.
2004 р.	Розширено будівлі служби експлуатації та центральної диспетчерської.
2005—2007 рр.	Виконано поглиблений капітально-відновлювальний ремонт 42 машин.
2007 р.	Міська рада прийняла Програму стабілізації і розвитку міського електротранспорту на 2007—2015 роки.
2010 р.	Розпочато рух тролейбусів до мікрорайону Масани.

Михайло Гулак

Автор Аркадій Стежеринський, консультант Микола Дубина,
комп'ютерний набір Анна Бойко, коректор Світлана Орленко,
дизайн та верстка Наталія Бойправ, фото Вікторія Сучок, Юрій Павленко та з архіву ЧТУ