

**БРАТСКИЙ
ТРОЛЛЕЙБУС:
ЧЕТВЕРТЬ
ВЕКА В ПУТИ**

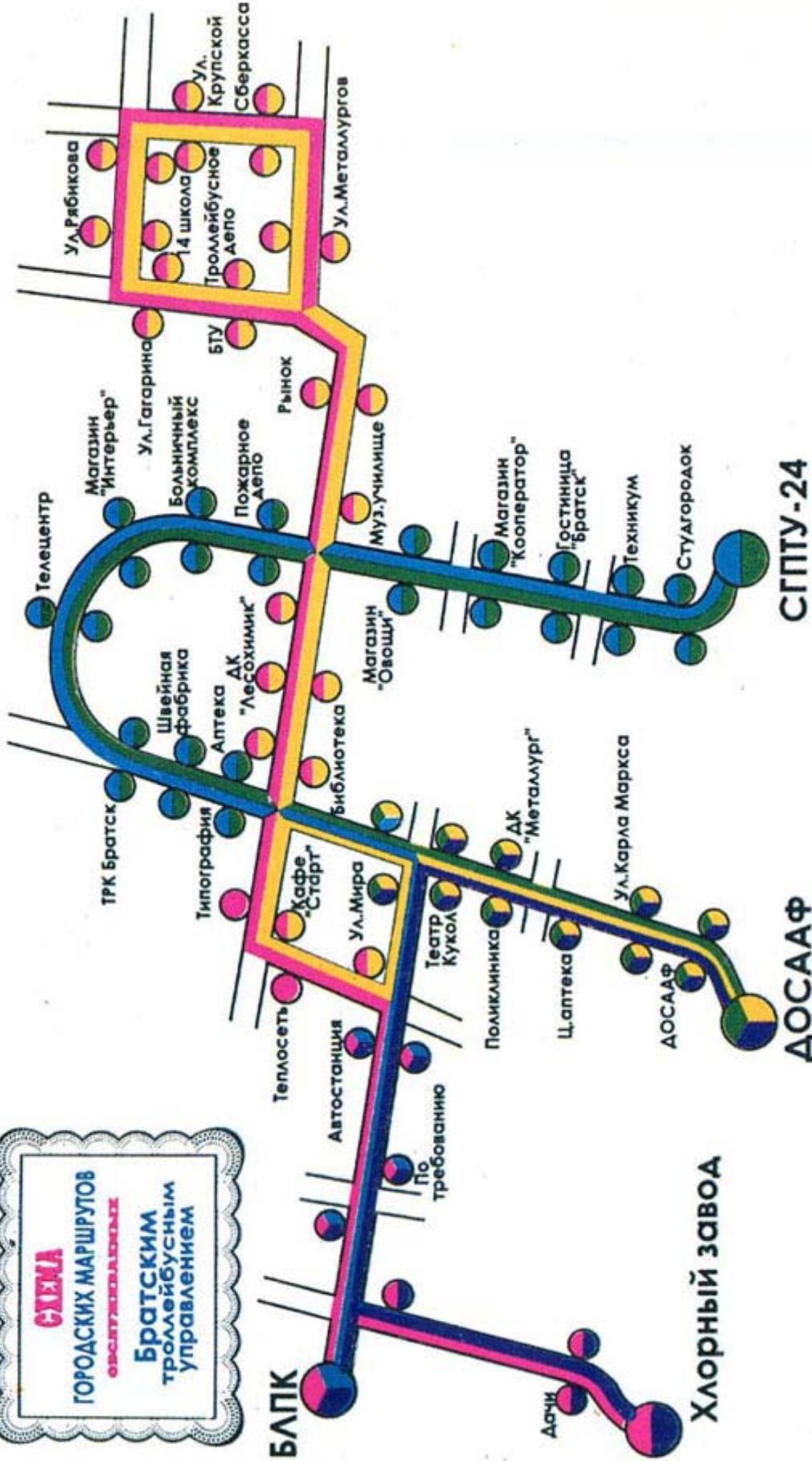


1975 - 2000



100

Братским городских маршрутов



Crntry-24

ΔΟΣΑΑΦ

1 маршрут: 22 м-н - БЛПК

З маршрут: ДОСААФ - БЛПК

5 магніт: СГПТУ-24 - БЛПК

4 маршрут: СГПТУ-24 - ДОСААФ

БРАТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС:
ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ПУТИ

1975-2000

Братск, 2000 г.

ББК 39.8
П 78

И. В Прокошева.
П 78 БРАТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС: ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ПУТИ
1975-2000.
МП «Братская городская типография», 2000 - 128 с.

П 3204000000-3277 - Без объявл.
2000

ББК 39.8

ISBN 5-901046-07-1

© И. В. Прокошева

Дорогой друг и читатель!

Книга, которую ты держишь в руках, не просто сборник отдельных сюжетов, зарисовок - это судьбы людей, соединенные в достижении одной цели, служении одному делу.

Это память обо всем, что сделано, что дорого в прошлом.

В ней заметные «остановки», как у троллейбуза, и остановки минутные.

Мы пойдем по ним, таким далеким, труднодоступным и не везде одинаковым! Но надо помнить - это юбилейная книга.

И пусть она будет маленьким родником, из которого можно напиться на путях воспоминаний. Откроем вместе дверь в торжественный дом, который полон доверия. Вот и все, что мы желали сказать.

Авторский коллектив.

В. Просвирев

*Прошумели и промчались юды
Так же вон, как наши поезда!
Но идет по городу троллейбус,
И искрят от тока провода!
Все здесь ново: и дома, и лица...!
Восторгаясь, сердце, и люби...!
Движется по городу троллейбус,
Ты ему дорогу уступи!*

ОТ АВТОРА

Троллейбусному движению в городе Братске исполнилось двадцать пять лет. Эта дата, бесспорно, явилась большим событием не только для тех, кто имеет непосредственное отношение к славной семье троллейбусников, кто является полноправным членом стабильного и дружного коллектива ГУ, но и для всего города в целом.

За четверть века троллейбус прочно вошел в нашу жизнь, стал привычным, популярным и для многих любимым видом общественного городского транспорта. Что, в общем, и неудивительно, поскольку троллейбус не зависит от капризов топливного рынка, не стоит в очереди на бензозаправках, всегда готов к эксплуатации. Он доступен всем категориям пассажиров: от младенцев в колясках до пожилых людей.

В этом очерке речь пойдет о тех, кто каждый день - и зимой, и летом, и в жару, и в холод - спешит развести братчан по своим делам в разные концы города, следя жесткому расписанию. О тех, благодаря чьим усилиям приводятся в действие невидимые для пассажиров механизмы, позволяющие бесперебойно работать всем троллейбусным линиям, всему подвижному составу и троллейбусному управлению в целом. Этот очерк - своего рода попытка восстановить события, предшествующие и сопутствующие пуску троллейбусов, периоду становления, а также развития предприятия на протяжении всех двадцати пяти лет. В том числе - попытка рассказать о людях, чей труд явился заметным вкладом в общее дело развития электротранспорта в городе, а также о тех, кто недавно пришел в ГУ и делает здесь свои первые шаги. Для читателей - это возможность узнать подробнее, что же представляет собой Братское троллейбусное управление, чем жил и живет ныне его славный коллектив.

Большую помощь в работе над очерком оказали письменные и устные воспоминания работников (настоящих и бывших) Братского троллейбусного управления, документы, предоставленные сотрудниками служб депо и отделов предприятия.

Автор также выражает благодарность за организационную помощь, оказанную при работе над настоящим изданием, руководителю БТУ Сергею Ивановичу Ишкову и ревизору по безопасности движения Валентине Васильевне Савосыкиной, а также начальнику отдела безопасности и линейного контроля Гульсиме Рашидовне Тишовой, начальнику планово-экономического отдела Татьяне Викторовне Поляковой, секретарю начальника управления Елене Владимировне Шевчук и другим.

К сожалению, не все достойные имена работников троллейбуса удалось упомянуть в этом кратком очерке, за что автор приносит свои извинения.

И. В. Прокошева

*Первый заместитель мэра города Братска
ВИКТОР СТЕПАНОВИЧ КАЗАКОВ*
ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО



Полагаю, двадцатипятилетний юбилей существования в нашем городе троллейбусного движения является значимым событием не только для коллектива БТУ. Оно касается всех нас и, надеюсь, займет достойное место в летописи г. Братска. Ведь все мы, в большей или меньшей степени, являемся пассажирами этого популярного и любимого многими видом транспорта.

Поздравляя юбиляров с их праздником, происходящим на стыке двух столетий, нельзя ошибиться в прогнозах - они представляют транспорт будущего. Троллейбус уверенно входит в новое тысячелетие, чему способствуют стабильность, четкость и экономичность работы коллектива, а также высокая трудовая дисциплина на предприятии. Не пустым звуком является и экологическая чистота троллейбусного движения - это весьма важный штрих для любого промышленного центра.

Возвращаясь к самым истокам, то есть к середине семидесятых, нельзя не отметить огромную заслугу Владимира Ивановича Вершинина, занимавшего в то время пост председателя исполкома. На мой взгляд, он сделал все для

того, чтобы быстроразвивающийся Братск вошел в число городов, имеющих троллейбусное движение. Именно Вершинин убедил необходимые инстанции в Москве в целесообразности пуска троллейбусов в молодом, только-только заявлявшем о себе сибирском городе. Прошло время, и 1 февраля 1975 года братчане получили в свое распоряжение необычный для них транспорт, который за короткий срок приобрел огромную популярность. Новинка пришла по вкусу всем и сразу.

В то время, обильное на всевозможные призывы к действию, она оказалась весьма кстати. Наверняка, многие принимали участие в осеннем марафоне помощи труженикам села в уборке урожая и помнят, как это было. Все трудоспособное население активно вывозилось на поля Родины. Естественно, на автобусах. Транспортные артерии города замирали, и именно троллейбус являлся основным стабилизирующим фактором всего уборочного периода, решая важнейшую проблему городского и районного масштабов - перевозки людей.

Электрический транспорт и теперь успешно лавирует среди многочисленных проблем сегодняшнего времени, требуя для себя минимальных затрат. В первую очередь, я имею в виду дешевизну электроэнергии. Отталкиваясь от таких исходных, как местонахождение и ресурсы, считаю преступным не развивать в Братске электрический транспорт. Очень жаль, что раньше, в более стабильное время, троллейбусу не уделялось достаточного внимания. Сегодня мы от этого только бы выиграли.

Тем не менее троллейбус получит дальнейшее развитие. Администрация города будет активно этому содействовать. В данном направлении примутся все необходимые меры. Уже сегодня ведется поиск путей расширения депо, ремонтных мастерских, обновления подвижного состава и др. К вопросу развития троллейбусного транспорта - как муниципального - будем возвращаться вновь и вновь, хотим мы этого или не хотим. Прежде всего, это наша реальность, наша действительность, в которой, надеюсь, воплотятся планы по воссоединению Центрального района с Падунским. Предпосылки к этому (в качестве дороги с покрытием требуемой классификации) у нас уже имеются.

Не сомневаюсь, что надежды троллейбусников также полны оптимизма. И право на это они имеют полное, поскольку опираются на солидный фундамент, возводимый два с половиной десятка лет. Все руководители троллейбусного управления, каждый в свое время, вносили посильную лепту в создание сегодняшнего прочного здания, именуемого

Братским троллейбусным управлением. Мне довелось работать с некоторыми из них. По большому счету, хочу сказать: с руководителями управлению повезло - и в прошлом времени, и в настоящем. Особо отмечу Анатолия Ивановича Андреева и Анатолия Александровича Константинова. Оба они как руководители мне импонировали. Каждый имел свой стиль работы, свой почерк, свои достоинства. Андреев отличался, например, настойчивостью, Константинов - взвешенностью. Знаю, что, покинув БТУ, они и на новом месте работают успешно, пользуются не меньшим уважением в коллективах. И, кстати, не теряют связи с троллейбусниками.

Вообще, давая оценку работы того или иного руководителя, я все больше убеждаюсь во мнении: прежде чем возглавить предприятие - любое, - человек должен начать свой путь по служебной лестнице с низшего звена; он должен вырасти на своем предприятии, в совершенстве изучить технологию производства, традиции коллектива. В полной мере все вышесказанное относится к нынешнему начальнику БТУ Сергею Ивановичу Ишкову. Он как раз на собственном опыте познал, чем дышит предприятие изнутри, постиг механизм действия его законов и правил.

По своей натуре Ишков - хозяин. В нем чувствуется мудрость от крестьянина, от самой земли. Отсюда, пожалуй, и этот его житейский подход к решению проблем. Каждый свой шаг Сергей Иванович тщательно обдумывает, пропускает, что называется, через себя. Всегда думает о дне завтрашнем, проявляет завидную рачительность. В итоге практически не ошибается.

Кроме слов благодарности в адрес братских троллейбусников, ничего не могу сказать. За эти двадцать пять лет в БТУ сложился, действительно, хороший, дружный и надежный коллектив, способный трезво оценить самую неожиданную ситуацию и найти верный выход из нее, рассчитывая, прежде всего, на свои собственные силы. В этом, считаю, и заключается главное слагаемое успеха предприятия, вступающего в следующее столетие на правах испытанного ветерана, убежденного в своей необходимости городу, то есть - людям.

ИСТОРИИ СТРОКИ ПУСК, РАЗВИТИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЯ

Все начинается с дороги... Для Братска это крылатое вы-

ражение - не просто слова. Особенno для братчан-перво-строителей, которым в суровых таежных условиях приходилось одновременно возводить гидроэлектростанцию, жилье, больницы, школы и... прокладывать дороги. Остались в далеком прошлом тяготы дорожников-первоходцев, тянувших будущую трассу через чащобу, бурелом, сопки, ущелья, ручьи и болота со звенящей беспощадной мошкой. И сегодня, проезжая по дорогам Братска, пользуясь городским транспортом, в суматохе будней вряд ли кто оглядывается назад, к середине пятидесятых. Но, наверняка, многие братчане сумеют без ошибки назвать памятные вехи на их каждодневном пути. Одна из них - 25-летие с момента выхода на улицы Братска первого троллейбуса. Ни к чему слишком углубляться в историю города - «легенды двадцатого века», чтобы понять - все здесь было впервые: сдача первого дома, пуск первых агрегатов гидроэлектростанции, варка первой целлюлозы, выпуск первого алюминия, пуск первой электрички и, наконец, первого троллейбуса...



Пуск первого троллейбуса

День 1 февраля 1975 года навсегда вошел в летопись молодого сибирского города. Именно в этот день по заснеженному Братску впервые пошли представители экономичного, малошумного и в то же время достаточно скоростно-

го средства передвижения. Чести провести первый троллейбус с пассажирами был удостоен молодежный экипаж № 1 - Александр Ефимович Налетов (первая смена) и Шахвалиат Мамед-Оглы Агаев (вторая смена). Вслед за ними - молодежный экипаж № 3 в составе Александра Иннокентьевича Загибалова и Нины Петровны Ширяевой.

На торжественном митинге строители передали символический ключ эксплуатационникам, и с выходом первого троллейбуса на линию начался отсчет километров незнакомым для братчан видом транспорта. Пять новеньких троллейбусов везли своих первых пассажиров по маршруту первой очереди: улицам Комсомольской, Подбельского, Мира, дороге «город-БЛПК» и обратно. Для них была даже отпечатана в типографии специальная памятка, которая

в очень доброжелательной форме знакомила с некоторыми правилами проезда и жела-ла счастливого пути.

Особенно счастливой в этот день была детвора. Еще бы! Можно было с комфортом на диковинной машине кататься по городу, да еще без билетов, да сколько душе угодно!

Всего на тот период парк насчитывал пятнадцать троллейбусов, которые буквально на кануне сошли с конвейера известного в стране Волжского троллейбусного завода имени Урицкого (г. Энгельс Саратовской области). Машины были самой последней модификации - «ЗИУ-682Б», имели 32 посадочных места и допустимую вместимость - 126 человек.



Первый троллейбус выходил на линию в шесть часов утра, последний забирал своих пассажиров с площадки БЛПК ровно в час ночи. Во второй декаде февраля 1975 года по улицам Братска курсировало уже до двенадцати машин. Самое большое количество троллейбусов ходило, конечно же, в часы «пик».

Стоит отметить что Братск был вторым городом в Иркутской области, после самого Иркутска, где появилось троллейбусное движение. И на сегодняшний день эта ситуация не изменилась. В Усолье-Сибирском, Ангарске,

Усть-Илимске и Иркутске существует, правда, трамвайное. Всего же в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке только в шести городах есть троллейбусное движение, это - Иркутск, Чита, Хабаровск, Владивосток, Благовещенск и... Братск.

Этот факт для братчан, бесспорно, был и остается отрадным. Но нельзя забывать также о том, что он сопряжен с немалыми трудностями, присущими, главным образом, периоду становления троллейбусного управления. В этой связи нельзя не отметить роль строителей - тех, кто принимал самое активное участие в возведении столь важного для горожан объекта.

В строительстве первой очереди троллейбусного транспорта большая заслуга принадлежит многим предприятиям, принимавшим в нем либо непосредственное, либо косвенное участие. Накануне нового 1975 года, в период напряженной работы по вводу объектов жилья, соцкультбыта, коммунального назначения, в том числе - первой очереди троллейбусного транспорта, почти все промышленные предприятия Братска посыпали своих представителей в распоряжение Управления строительства города для оказания помощи по выполнению плана ввода объектов жилищно-гражданского назначения. К концу 1974 года число таких предприятий достигло сорока семи, а общее количество командированных на стройку рабочих превысило шестьсот человек. Конечно, их вклад трудно переоценить. Эта помощь позволила руководству Управления строительства города Братска укомплектовать рабочими кадрами создание первой очереди троллейбусного транспорта.

Много хлопот в этот период выпало на долю прораба строительно-монтажного управления №3 УСГБ Анатолия Федоровича Жевурова, под руководством которого возводились корпуса троллейбусного депо, токарный, кузовной, столярный и другие цехи. Много времени находился Анатолий Федорович на этих объектах. Бывало, почти сутками, особенно в предпусковой период.

Выросла буквально на глазах служебная станция. Немало сил и энергии в ее строительство вложила мастер этого же управления Тамара Федоровна Рожицына. Потрудились на «отлично» бригады маляров Валентины Лилик и плиточников Марии Занкевич.

Участком №1 СМУ-1 УСМСП было установлено около пятисот опор, смонтированы контактные сети.

Сотни людей, занятых на строительстве объектов троллейбусного транспорта, - и заказчики, и генподрядчики, и субподрядчики - стремились, как было ими обещано, пустить первый троллейбус в срок. Поэтому день пуска трол-

лейбуса для строителей и эксплуатационников явился двойным праздником. Первого февраля именно они - строители, монтажники - были героями дня и первыми почетными пассажирами. В том числе и посланцы из Москвы - специалисты Росремэлектротранса, принимавшие участие в реконсервации троллейбусов, их наладке и подготовке к эксплуатации. А именно: наладчики Владимир Борисович Шальман, Алексей Родионович Синицын, Виктор Иванович Грешнев и контактники Иван Михайлович Фролов, Владимир Николаевич и Нелли Николаевна Брендэ.

Все это давно стало историей. И сегодня даже не верится, что, появившись впервые четверть века назад, троллейбус выглядел в нашем городе почти экзотически. Теперь он привычен и популярен. Кроме того, помимо всем известных достоинств, он обладает еще одним, присущим в нашем городе только ему, - он экологически чист. Поэтому как самый экологически безопасный вид общественного городского транспорта троллейбус является на данном этапе и самым перспективным. Ведь люди по-прежнему хотят жить в чистых городах.

Строительство депо и пуск первого троллейбуса неразрывно связаны с именем Василия Степановича Старанова. Именно он как первый начальник Братского троллейбусного управления вписал в летопись предприятия его начальные страницы, повествующие о периоде становления.

Прибыв в Братск за полтора года до знаменательной даты, Василий Степанович приступил к возведению необычного для здешних мест объекта, что называется, с нуля. За плечами, правда, был уже определенный багаж - опыт работы в Иркутском ТГУ, сыгравший не последнюю роль при его назначении. С учетом, разумеется, прекрасных деловых качеств Василия Степановича.

В принципе, не так много времени возглавлял Старанов БТУ - около двух лет (включая период строительства), но и по сей день о первом руководителе живы воспоминания, свидетельствующие о его профессиональной грамотности, твердом характере и необычайной коммуникабельности.

Первым начальником службы движения была утверждена Д. А. Шенина, также прибывшая из Иркутска, а инженером по расписанию - Зинаида Мешалкина.

В 1975 году введена в эксплуатацию тяговая подстанция № 1 мощностью 3600 кВА, расположенная на ул. Южной. Коллектив энергослужбы возглавил Борис Николаевич Тарасов. На единственном маршруте - первом - («Рынок - БЛПК») курсировало 10 троллейбусов. Всего парк располагал пятнадцатью машинами. Протяженность контактной сети составила 13,4 км.

Легкость праздничного момента, конечно же, вырастала из будней, повседневного кропотливого труда. Не было опыта, не хватало знаний. Только что запущенный механизм требовал отладки. В том числе нуждалось в серьезной корректировке и само время движения троллейбусов. Первоначальный хронометраж приходилось делать на КрАЗе. Результаты, как правило, получались неточные, с большой погрешностью. А дорабатывать их приходилось уже с пассажирами, то есть на ходу. Конечно, здесь нужно учитывать специфику времени: страна добивалась трудовых свершений по заранее утвержденному плану. Ввод объектов в эксплуатацию приурочивался к запланированной дате и, как правило, производился в сжатые сроки. Невзирая на существенные недоработки. Исключением не был и ввод БТУ.

Первые четыре года на троллейбусе существовало бескассовое обслуживание пассажиров, то есть с привлечением кондукторов. В конце каждой смены посредством представителей отдела сбора выручки, возглавляемого Марией Павловной Овчинниковой, все денежные ручейки стекались в депо, где и начиналось самое интересное: сортировка, подсчет, взвешивание и расфасовка монет по банкам, ведрам и бидонам.

Представить объем работ по упорядочению звенящей выручки будет нетрудно, если вспомнить цену проезда того времени - она составляла шесть копеек. Пропустить через себя одному кассиру такое огромное количество мелочи было не под силу. Приходилось считать по ночам и, как правило, с помощниками. Дабы облегчить участь тружениц отдела, троллейбусниками-умельцами было изготовлено специальное оборудование, предназначенное для сортировки денег.

Единственным билетным контролером на линии в тот период была Любовь Александровна Федотова, ныне возглавляющая службу; старшим кондуктором отдела работала Людмила Павловна Лыткина.

В июле 1975 года, в связи с новым назначением, В. С. Странов передал хозяйство в руки своего преемника - Юрия Андреевича Чебыкина. Именно под его руководством два с половиной года развивалось Братское троллейбусное управление.

В этот период, а именно в 1976 году, вводится в эксплуатацию тяговая подстанция № 3 мощностью 1800 кВА, расположенная на территории депо. К первому (существующему) маршруту добавляются два новых - третий и четвертый («ДК «Металлург» - БЛПК», «Рынок - Кольцевая -

ДК «Металлург» с возвращением по улице Комсомольской).

Третий маршрут, кстати, начал работать сразу как «пиковый», под временным контролем ревизоров по безопасности движения, с перспективой строительства распорядительной станции на БЛПК. Но, как говорится, нет ничего более постоянного, чем временное, - воз и ныне там. Дисциплина на указанном маршруте держится по-прежнему лишь на сознании водителей, контрольных проверках ревизоров и дежурных ИТР.

В 1976 году протяженность контактной сети увеличилась на 7,4 км, а количество троллейбусов возросло на 13 - их стало уже 23, и такое число сохранялось до 1978 года.

В 1978 году несколько изменилась схема первого троллейбусного маршрута - его продлили до школы № 14. Протяженность контактной сети увеличилась еще на 4,4 км. Приемка вновь построенной контактной линии, продлившейся от рынка до 22-го микрорайона по улицам Гагарина и Рябикова с разворотом на остановке «Школа № 14», произошла под руководством старшего мастера участка контактно-кабельных сетей Владимира Михайловича Казанкова.

Начальником службы движения назначается Г. Н. Тарасова. Эта веселая и красивая женщина проявила себя на редкость умным и справедливым руководителем. Именно при ней, впервые за трехлетнее существование предприятия, было проведено обучение диспетчеров. Это было очень своевременно, поскольку состав диспетчеров обновился полностью. Тогда же произошло разделение обязанностей между центральным диспетчером и диспетчерами по выпуску. Пожалуй, именно при этом руководителе появились первые ростки единения между людьми, наконец, почувствовавшими себя целым коллективом.

Начальником БТУ в ту пору был уже Анатолий Иванович Андреев, возглавлявший коллектив троллейбусников с 1977 по 1989 годы. Двенадцать лет развитие предприятия шло под руководством этого общительного, богатого идеями человека, талантливого специалиста и умелого организатора. Андреев пользовался, действительно, большим уважением в коллективе. Он основательно, по-хозяйски подходил к решению любой задачи, проблемы, неувязки.

В 1979 году контактная сеть была продлена еще на 5,1 км (по улицам Янгеля и Обручева). Это было связано с тем, что четвертый маршрут былпущен до СГПТУ № 24. Троллейбусы пошли через «Телецентр», с разворотом у новой диспетчерской возле СГПТУ. С вводом диспетчерской, соответственно, был расширен диспетчерский отдел - он пополнился еще тремя людьми.

Продление маршрута повлекло также и увеличение выпуска машин на линию, в результате троллейбусный парк пополнился еще двенадцатью единицами. В 1980 году БТУ располагало 35-ю троллейбусами, а в 1981 - уже 44-мя.

В 1981 году принято в эксплуатацию еще 7,1 км контактных линий. Нужно сказать, что этот год был очень напряженным для всех работников энергослужбы. Полностью сменилось руководство службы - ее возглавил Борис Иванович Блейер. Старшим мастером тяговых подстанций назначена Ольга Владимировна Баженова. Под их началом шло переоборудование тяговой подстанции № 3 на напряжение 10 кВ (до этого эксплуатировалось временно установленное оборудование напряжением 6 кВ). Также была произведена замена всех высоковольтных кабелей и трансформаторов. Сложность состояла в том, что работы велись с поочередным выводом в ремонт выпрямительных агрегатов и, соответственно, их поочередным вводом. Полностью отключить подстанцию город не разрешал, так как это означало бы оставить Братск без троллейбусного движения на целый месяц.

Сразу после завершения работ по переоборудованию подстанции № 3 началась приемка в эксплуатацию тяговой подстанции № 2. Это оказалось делом не менее хлопотным, поскольку на подстанции находились одновременно (каждая со своими задачами) четыре бригады: две строительные, монтажная, наладчиков. Заказчик (БЛПК) торопил с пуском в связи с необходимостью доставки рабочих на хлорный завод.

Работа по монтажу контактных сетей велась в зимний период, из чего следует, что условия ввода были не из легких. Хотелось бы на этом этапе отметить труд начальника участка В. А. Краюшина, монтажников-литейщиков УС ЭСС Насонова и Осмоловского. Кстати, после завершения работ двое специалистов - И. Н. Саблинский и А. Н. Шелехов - решили присоединиться к семье троллейбусников. В дальнейшем они оказывали помощь в становлении начинающих электромонтеров.

Итак, 1-й маршрут продлен до хлорного завода. По нему пуущено 15 троллейбусов. Однако просуществовал маршрут в таком виде всего полгода, а затем был отменен из-за нерентабельности. Через время введен специальный маршрут, по которому выполнялось и выполняется по сей день в среднем 13 рейсов (ежедневно), что зависит от заявки заказчика - Братского лесопромышленного комплекса.

Общая протяженность контактной сети на тот момент составляла 38 км.

В 1982 году службу движения возглавила Любовь Сергеевна Чеботарева. Вместе с должностью ей достались в наследство и проблемы, связанные с освещением дорог, их состоянием. Дорожно-транспортное управление было только-только организовано, и особенно на него рассчитывать не приходилось. Зимой вопрос стоял значительно острее, так как не было столь необходимого посыпочного материала.

Имелись большие сложности также и с подвижным составом. В месяц выходило более четырехсот технических возвратов свыше одного часа. (Для сравнения: сегодня в среднем фиксируется 7-11 случаев.) Сложившаяся ситуация, разумеется, не могла не отразиться на пассажирах. Появились жалобы, причем вполне оправданные, в частности, из-за большого интервала движения.

В этой связи нельзя не отметить вклад в развитие ремонтной базы предприятия молодых специалистов, пополнивших ряды троллейбусников ежегодно. Конкретно речь идет о выпускниках Иркутского политехнического института Николае Рычкове, Ирине и Анатолии Данько. Они сразу и с головой ушли в работу, посвящая ей не только положенные часы, но и все свое свободное время. Благодаря их энтузиазму троллейбусы один за другим покидали «насажденные» места в «калашном ряду» и возвращались к жизни. Всего усилиями старшего мастера профилактория Рычкова и заместителя начальника депо по ремонту Данько было восстановлено пятнадцать троллейбусов, что, конечно, ощутимо отразилось на выпуске подвижного состава.

1984 год был ознаменован для БТУ расширением парка троллейбусов до 48



1987 год. Первый троллейбус на улице Крупской

единиц, строительством линии на улицах Металлургов и Крупской. Протяженность контактных сетей увеличилась на 3,45 км. Не жалея сил, помогали монтажникам электромонтеры БТУ под руководством старшего мастера кон-

тактной сети Виктора Моисеевича Максименко (впоследствии трагически погибшего): предоставляли и технику, и свои услуги. Можно сказать, работали плечом к плечу с монтажниками. Это относится и к Е. Н. Саблинскому, и к В. И. Храмову, и к вновь принятому В. В. Кодочигову. Последний, кстати, в силу своего беспокойного характера быстро вошел в колею и приобрел навыки новой для него профессии. Впоследствии он неизменно назначался звеневым в бригаде.

В этом же году троллейбусное управление, следя новым веяниям, начинает вводить у себя популярный по всей стране бригадный подряд. Хотелось идти в ногу со време-



Комсомольско-молодежная бригада маршрута № 4

нем, продуктивнее работать, достигать более высоких результатов. С одной стороны, бригадный подряд вполне оправдывал себя, позволяя определить вклад каждого члена бригады в общее дело, что, естественно, сказывалось на заработной плате. С другой стороны, не для всех он был приемлем. Например, внедрить данную форму работы в среде водителей по ряду причин не удалось. Но прежде чем дать отставку бригадному подряду, службе движения, не-посредственно ее руководству пришлось достаточно по-

бороться. Требовалось обоснование и, по возможности, убедительное. В среде водителей кипели настоящие страсти, и в конце концов их голос был услышан. Среди ремонтников бригадный подряд нашел заслуженное применение, а для водителей остался в прошлом.



Десятилетие со дня пуска первого троллейбуса, согласно календарю, пришлось на 1 февраля 1985 года. За десять лет ежегодная перевозка пассажиров возросла с 6115100 до 17262500 человек. В тот юбилейный год коллектив БТУ постигла и первая утрата. После тяжелой болезни ушел из жизни водитель Анатолий Иванович Осипов, проработавший на предприятии все десять лет, с момента его основания. Не хотелось верить, что рядом больше не будет этого жизнерадостного и веселого человека. Его знали и уважали не только троллейбусники, но и многие автотранспортники, поэтому проводить Анатолия Ивановича в последний путь пришло очень много людей. Казалось, что весь город скорбит вместе с транспортниками.

Смерть Осипова потрясла до глубины души всех, кто его знал. Вдруг стало очевидным, что жизнь не так длинна и беспечна...

В 1986 году троллейбусное управление в целях повышения культуры обслуживания, упрощения сбора проездной платы и сокращения эксплуатационных расходов перешло

на бескассовый метод работы. Означало это для пассажиров следующее: прежде чем зайти в троллейбус, они должны были о предстоящей поездке позаботиться заранее. Необходимо было приобретать разовые абонементные талоны, продававшиеся повсеместно - в киосках «Союзпечать», магазинах, сберкасах, почтовых отделениях и т. д.

С переходом на новый метод обслуживания правила пользования троллейбусом были частично изменены и оставались в силе все последующее десятилетие. В это время велась большая работа по усилению контрольной службы, был увеличен контрольный аппарат.

В конце 1986 года прошли первые выборы на предприятии - начальника депо. Из трех представленных на голосование кандидатур прошла кандидатура молодого и перспективного специалиста Сергея Ивановича Ишкова.

1987 год - год запуска второго маршрута: «22-й микрорайон - ДК «Металлург». В недельный срок был сделан хронометраж. Причем в рабочем режиме, то есть с пассажирами на борту. Инженером по расписанию тогда была Елена Владимировна Андрианова. К сожалению, она недолго отработала в БТУ - около трех лет; ушла по состоянию здоровья. Расставались с ней неохотно. Да это уж как водится, когда коллектив покидает стоящий специалист.

При Андриановой, в этом же году, навстречу второму маршруту был запущен первый. К слову сказать, маршрут № 2 и по сей день является самым рентабельным. Пассажиры с удовольствием пользуются им, о чем свидетельствуют данные статистики. Именно поэтому первый шарниро-сочлененный троллейбус, появившийся позднее в БТУ, был сразу и единогласно задействован на втором маршруте.

Следующая новинка для пассажиров этого периода - появление в некоторых троллейбусах автоматизированных говорящих устройств (АГУ), предназначенных для объявления остановок водителем. К сожалению, водителями это новшество было встречено не столь оптимистично, как пассажирами. Оно до сих пор не применяется в полной мере (главным образом, из-за малых расстояний между остановками), и потому время от времени вопрос использования АГУ встает ребром.

У БТУ позади было двенадцать лет работы, и оно уверенно заявляло о себе как о молодом, крепком предприятии, способном уже поделиться кое-каким опытом. И такая возможность представилась - участие в монтаже контактной сети при строительстве троллейбусного депо в г. Улан-Баторе. От БТУ туда был командирован электромонтер контактной сети Виталий Павлович Кулаков. Целых полгода

он работал в Монголии среди лучших представителей электротранспортных хозяйств страны, на равных с ними.

1987 год обернулся для троллейбусников еще одной победой: братчане первыми в области перешли на новую систему оплаты труда. На предприятии путем научного обоснования и расчетов (с учетом всех «за» и «против») была произведена экономическая реформа. Это дало право самостоятельно определять и формы работы, и формы оплаты труда.

С целью заимствования опыта харьковчан, уже имеющих конкретные результаты от внедрения реформы, была сформирована и отправлена на Украину командировочная бригада в составе молодых инженеров И. В. Словягина и С. И. Ишкова, а также трех бригадиров во главе со старшим бригадиром С. Н. Матвиенко. По возвращении активно обсуждался план действий, шел поиск наиболее рациональных и приемлемых вариантов внедрения у себя новой системы.

В итоге на предприятии вводится социалистическое соревнование между ремонтными бригадами, что влечет за собой существенный рост показателей. Бригада получает также возможность самостоятельно подбирать кадры. Появляется сдельная оплата труда, и, соответственно, фиксируется рост заработной платы. Также резко подпрыгивает коэффициент готовности - до 90 % и выше. Уровень этот, кстати, удерживается и по сей день: ни одна машина не находится в неисправном состоянии - сразу же направляется в ремонт.

Наконец, в 1988 году запущен последний - пятый маршрут, увеличена протяженность контактной сети еще на 5,56 км. В целом протяженность контактной сети составила 44,01 км, и по сей день эта цифра не изменилась. Пока?..

С вводом пятого маршрута связано расширение района питания тяговой подстанции № 1, производство демонтажа разворотного кольца у ДК «Металлург» и монтажа контактной сети по ул. Космонавтов с движением троллейбусов до ДОСААФ.

Энергослужбу теперь возглавлял Анатолий Александрович Константинов. Старшим мастером контактно-кабельных сетей работал Сергей Акимович Жданович. Именно при Ждановиче электромонтеры были объединены в бригады, что позволило усилить дисциплину на участке.

Всего же троллейбусный парк в 1988 году насчитывал 57 машин. Через год он увеличился еще на одну единицу.

В 1989 году в схеме маршрутов появился последний штрих, связанный с изменением движения маршрута № 1, - он был

запущен по ул. Комсомольской через кафе «Старт». Именно в таком виде схема городских маршрутов, обслуживаемых Братским троллейбусным управлением, существует по сей день. Кстати, с 1989 года функционируют все без исключения линии. Не пропадает ни одна.

Помимо производственных планов, до 1988 года включительно, приходилось воплощать в жизнь планы сельс-



1986 год. «Сборная БТУ» на сенохосе

кохозяйственные. Все категории трудящихся, без исключения, ежегодно отправлялись в близлежащие районы на сельхозработы. Что касается А. И. Андреева, то он первый брался за косу и лопату, причем всегда старался добавить к малопривлекательному и довольно тяжелому труду на колхозных полях элементы праздника. Касается это, прежде всего, организации досуга.

После напряженного рабочего дня, возвращаясь в заботливо оборудованный лагерь, люди забывали про усталость и ложились спать, как правило, не спешили. Были песни у костра, танцы, спортивные игры на специально оборудованных площадках. Это не могло не сближать людей - завязывалась дружба, рождались семьи.

Воспоминания, связанные с коллективными поездками на уборку, а также на всевозможные спортивные и оздоровительные мероприятия, по общему мнению, являются од-

ними из самых светлых в общественной жизни коллектива. Касается это также ежегодных турслетов и соревнований, проходивших, разумеется, с вызовом противника. Долгое время, к примеру, на волейбольной площадке соперником команды БТУ оставалась команда Братского пивзавода.

В зимний период многие зарекомендовали себя, что любопытно, истинными любителями подледного лова. А во



Ловись, рыбка, большая и маленькая!

главе рыболовов стоял сам Андреев, сколотивший костяк из проверенных на деле (то есть у проруби) представителей БТУ, без каких-либо должностных ограничений.

Нельзя не отметить вклад в общественную жизнь коллектива председателя профсоюзного комитета тех лет



Экскурсия в «Ангарскую деревню»

Светланы Александровны Калининой - быстрой на выдумку, склонной на организацию. Благодаря ей братские троллейбусники заявили о себе в начале 80-х годов на областном уровне, при-

чем заявили не с худшей стороны.

Помимо активного отдыха по месту жительства, предприятие изыскивало возможности разнообразить отдых своих трудящихся - организовывались поездки по путевкам выходного дня. Благодаря этому братчане побывали в Находке, Риге, Владивостоке, Усть-Илимске и многих других городах бывшего СССР.

Неплохо при Андрееве развивалась и социальная сфера. Появились свое малосемейное общежитие и детский сад. Давалась ссуда на квартиру. В результате одна треть троллейбусников решила свои жилищные проблемы и актуальный в то время вопрос устройства ребенка в дошкольное учреждение.

Конец восьмидесятых годов был окрашен идеями перестройки и демократии. Коллективам трудящихся, в том числе и БТУ, была дана большая сила. На Совет трудового коллектива (СТК) выносились вопросы практически всех сфер деятельности предприятия. Насколько такой подход к решению судьбоносных проблем был верным, покажет время. Его понадобится не так уж и много, но легким оно не будет.

Это был непростой период в истории БТУ - период настоящего противостояния управлеченческого аппарата и большой части рабочих, получивших возможность почувствовать себя хозяевами предприятия. Именно в таких условиях, при большом накале страстей состоялись выборы нового руководителя (после перехода Андреева на другое предприятие). На так называемой альтернативной основе. Из четырех кандидатов, выдвинутых на должность начальника Братского троллейбусного управления, победил Виктор Иванович Зиновьев, набравший большинство голосов.

Через год руководство троллейбусным управлением перешло в руки Игоря Викторовича Словягина, уже, правда, без демократических дебатов. Его на предприятии знали как опытного специалиста, несмотря на молодость.

Опыт работы приобретался Игорем Викторовичем, до его назначения в 1990 году на должность начальника, в течение семи лет. В БТУ он пришел в 1983 году (после учебы в институте и службы в армии) мастером. Начинал в депо. Работал увлеченно, не считаясь с личными интересами, если того требовало дело. До последнего назначения был главным инженером.

Словягина отличал своеобразный стиль руководства. Будучи по своей натуре демократом, он умел терпеливо выслушать всех вместе и каждого в отдельности. Прини-

мая решения, не проявлял диктата. Но при всем этом оставался очень требовательным руководителем. Выступал также новатором взаимоотношений между службами, людьми. При нем многие из подчиненных в полной мере почувствовали себя членами коллектива.

В бытность Игоря Викторовича впервые за много лет был заключен договор с Братским лесопромышленным комплексом на транспортные услуги. Тогда же на троллейбусах появилась реклама. Сначала на бортах, затем в салонах и, наконец, на крыши.

Как художник-оформитель БТУ известна Людмила Ивановна Дзема. Помимо рекламы, она отвечает за оформление всевозможных вывесок, производство малярных работ на троллейбусах.

В марте 1990 года претерпевает изменение служба движения: возникает коммерческая эксплуатационная служба, куда входят отдел сбора выручки и отдел контролеров.



1991-1995 гг. Начальник БТУ А. А. Константинов

Летом 1991 года, покидая предприятие с перспективой роста, Словягин передает дела человеку, не менее популярному в БТУ, - Анатолию Александровичу Константинову.

Свой путь в БТУ А. А. Константинов начинал с энергослужбы. Работая старшим мастером участка контактно-кабельных сетей, проявил себя большим любителем техники, увлеченным радиолюбителем. Проработав три года, он в 1988 году возглавил энергослужбу и многое в ней изме-

нил. Практически из ничего возродил подразделение по ремонту средств связи АТС. Усиленно ходатайствовал и добивался замены старых приборов на новые. Многие из них находятся в эксплуатации до сих пор. Благодаря усилиям Анатолия Александровича в 1990 году введена в действие система телеуправления тяговыми подстанциями.

Такой специалист, разумеется, не мог долгое время оставаться в тени. Его заметили, оценили и выдвинули на должность главного инженера. Затем утвердили начальником управления.

Четыре года находясь у руля предприятия, Анатолий Александрович вел вверенный ему коллектив курсом противостояния инфляции и росту цен, стремительно набиравших обороты. На его плечи в январе 1992 года легла первая стихийная забастовка водителей, явившаяся большой неожиданностью для всего руководства. Только два водителя в тот день вышли на линию. Это означало одно: город остался без троллейбусов. Был нарушен его обычный рабочий ритм. Усугублялась ситуация холодной морозной погодой, столь обычной для районов Сибири. В течение месяца велось служебное расследование, выявившее в конце концов лже-лидеров этого ЧП городского масштаба.

Через полгода, правда, забастовка повторилась вновь. Но уже на законной основе. О предстоящей акции были заранее уведомлены и руководство БТУ, и городская власть. Ситуация смягчалась также погодными условиями - стояло лето. В 1993 году коллектив братских троллейбусников понес еще одну тяжелую и неожиданную утрату - трагически погиб водитель Леонид Николаевич Белоглазов. Наставник, бригадир, любимец коллектива.

Несмотря на трудности времени Константинов уделял большое внимание микроклимату в коллективе, оказывая большое доверие подчиненным. Очень уважал мнение руководителей и специалистов. Всегда выносил на обсуждение спорные вопросы, вырабатывая единую линию действий.

Будучи современным руководителем, нередко предлагал заранее рискованные решения, работал на перспективу. С ним считались как в родном коллективе, так и вне его. Кстати, именно при Константинове произошла стабилизация работы предприятия. Но портрет руководителя ТУ первой половины 90-х годов будет неполным, если не упомянуть о присущих ему качествах - интеллигентности, дальновидности, объективности. Они позволили Анатолию Александровичу поднять роль инженерно-технических работников, а значит, и их престиж. Касалось это не в последнюю очередь и оплаты труда.

Кстати, согласно статистике, среди коммунальщиков (а БТУ до 1995 года относилось к Министерству коммунального хозяйства) заработка плата троллейбусников была одной из самых высоких.

В августе 1994 года, в связи с критическим финансовым состоянием городского бюджета, произошли существенные изменения в дотации Братского троллейбусного управления. Для повышения технико-экономических показателей предприятия, на основе расчетных тарифов на транспортную работу на уровне запланированной рентабельности, был принят ряд обязательств. В том числе полномочных считать рейсы №№ 3, 5 и 1 («Автостанция - БЛПК») договорными.

Руководством БТУ было получено разрешение применять регулирующие тарифы, определяемые экономической обоснованностью затрат и предельного уровня рентабельности - до 35 процентов к себестоимости. Если в доперестроенный период сотрудничество с Братским лесопромышленным комплексом шло по привычной, годами отлаженной схеме, то после заключения договора многое изменилось. Единственно приемлемой формой оплаты, в частности для БЛПК, долгое время оставался бартер.

Коллектив ТУ оказался в сложной ситуации, требовавшей принятия какого-то конкретного решения, о правильности которого можно было судить только через время. Сообща искали выход, для чего прорабатывались различные пути, в том числе - вне связей с БЛПК. (При варианте отказа от сотрудничества с лесопромышленным комплексом, как следствие, требовалось остановить 30-35 процентов подвижного состава.) В конце концов сошлись на бартерной системе взаимоотношений.

Самым существенным препятствием того периода было отсутствие какого-либо опыта подобного сотрудничества. Первые шаги оказались особенно трудны. Затем появились конкретные идеи, связи, а именно: был заключен договор с фирмой «Инроско», имеющей сеть своих магазинов. Условием сотрудничества с фирмой явилось использование пластиковых карточек, обязывающих их владельцев ежемесячно до 30 процентов заработной платы «тратить» в закрепленных за ними магазинах. Разумеется, к принятию условий договора пришли тоже не сразу. Было много вопросов, ответы на которые только предстояло получить. Мало того, ТУ оказалось первым предприятием в городе, делавшим подобный шаг.

На собрания коллектива приглашали представители фирмы «Инроско», которые пытались дать исчерпываю-

щие ответы на все возникающие вопросы. Результаты переговоров оправдали все ожидания - почти 100 процентов трудящихся приняли условия договора. Поверили в правильность пути, предлагаемого руководством. Разумеется, не сбрасывая со счетов сложность создавшейся обстановки.

Какое-то время сотрудничество продолжалось. Затем связи с фирмой прекратились, соответственно, ушли в прошлое и пластиковые карточки. На смену им пришли лицевые счета уже для своего магазина, который был открыт на территории депо в 1996 году. Магазин отличался хорошим ассортиментом, периодически обновляемым с учетом запросов трудящихся.

Руководство БТУ искало самые разные пути для помощи своим работникам. Давало возможность получить ссуду (в том числе абонементами), купить в рассрочку мебель, взять под зарплату стройматериалы (фанеру, картон, ДВП). Были приемлемы также индивидуальные варианты, с учетом нужд конкретного человека.

Одновременно налаживались партнерские отношения с другими предприятиями, в частности, с заводами-производителями троллейбусов: Вологодским, Уфимским, Алма-Атинским, Саратовским.

Первый договор с БЛПК был заключен с легкой руки Вадима Игоревича Шелеметьева, заместителя генерального директора ОАО «Братсккомплексхолдинг». Именно с его помощью троллейбусники начинали строить новые отношения с лесопромышленниками. Сегодня сторону БЛПК представляет Лидия Ивановна Потапова. За доставку людей отвечает начальник транспортного отдела исполнительной дирекции предприятия Татьяна Александровна Орлова.

В 1995 году БТУ отметило 20-летие своей деятельности. Администрация города впервые широко чествовала троллейбусников, отмечая их большой вклад в жизнеобеспечение Братска.

С марта 1995 года пишется летопись троллейбусного управления уже во главе с Сергеем Ивановичем Ишковым.

В конце 1995 года БТУ первым в Российской Федерации переходит на кондукторское обслуживание пассажиров.

Продолжая программу компьютеризации предприятия, троллейбусное управление в 1996 году заключает договор с фирмой «Формула» (генеральный директор Евгений Михайлович Собенников) и приступает к внедрению программы «Галактика». Идет наладка компьютерной сети, приобретаются по бартеру недостающие компьютеры.



Май. 1996 г. Пуск первого шарниросочлененного троллейбуса

В мае 1996 года троллейбусный парк пополнился первым шарниросочлененным троллейбусом ЗИУ-683. Новинку стоимостью в 700 млн. рублей ждал весь город,

поэтому свой путь по улицам Братска супер-троллейбус начал с презентации, прошедшей в традиционном русском стиле - с песнями, танцами, брызгами шампанского. Радость от приобретения была вполне оправданной: при увеличении вместимости на 80 процентов значительно сокращались расходы на содержание.



А. М. Зырянов, зам. генерального директора ОАО
«Братсккомплексхолдинг»

Через два года

БТУ располагало уже двумя шарниросочлененными троллейбусами.

Поэтапно (за счет бартера) производится ремонт зданий депо и управления, замена водопровода и теплотрассы на территории депо.

С 1997 по 1999 год вопросами сотрудничества с ТУ (в рамках договора) занимался заместитель генерального директора ОАО «Братсккомплексхолдинг» Александр Михайлович Зырянов, с готовностью оказывающий посильную помощь троллейбусникам.

А. М. Зырянов: «Я принимал дела с большой задолженностью перед БТУ. Положение на лесопромышленном комплексе было в тот период весьма тяжелым, шла речь даже о банкротстве предприятия. Как воздух, требовалось понимание со стороны руководства БТУ. Шел активный поиск приемлемых для обеих сторон способов расчета. В первую очередь, разумеется, готовой продукцией - фанерой, древесноволокнистыми плитами, картоном. Руководство троллейбусного управления (в лице С. И. Ишкова) приняло наши нелегкие условия. Сергей Иванович самостоятельно занимался поиском рынка сбыта продукции, лично следил за соблюдением графика перевозок.

Была также найдена схема по взаимозачетам в местный бюджет. Это было то немногое и единственное, что можно было сделать с нашей стороны. С сентября 1998 года положение на БЛПК стало стабилизироваться, и мы вновь вернулись к денежным расчетам со своими партнерами. Что касается БТУ, в сентябре 1998 года мы заключили с предприятием дополнительное соглашение о сотрудничестве. Нам выгодно и приятно иметь дело с троллейбусниками, в лице которых мы нашли надежного и потенциального партнера. За все годы у нас не было никаких нареканий к их обслуживанию. Люди привыкли, можно сказать, прикипели к троллейбусам, которые являются для них не только удобным, надежным и привычным транспортным средством, но и средством общения.

К начальнику управления С. И. Ишкову у меня особенное отношение. Дело в том, что нас связывает не только общее настоящее, но и общее прошлое. Мы окончили (правда, в разное время) не только один и тот же вуз, но и один факультет; жили в одном общежитии. Вообще Сергей Иванович располагает к сотрудничеству. Он импонирует добрым отношением к людям. Всегда ровен в общении, спокоен в диалоге. Это не может не подкупать.

Если говорить о планах на будущее, то они включают в себя проект создания ремонтной базы в цехах ремонтно-механического завода БЛПК для осуществления капитального ремонта троллейбусов. Думаю, это актуально».

В августе 1997 года у пассажиров троллейбусов появилась приятная новость: силами работников службы сбора выручки для них стал проводиться конкурс-розыгрыш всех видов проездных билетов. По сей день ежемесячно, с выездом в учебные заведения города, проводится розыгрыш номеров проездных билетов. В том числе - дополнительный розыгрыш непосредственно для присутствующих. Призовой фонд (проездные билеты разного срока действия), понятно, стимулирует молодежь к покупке новых документов на проезд.



В июне 1998 года Братское ТУ впервые проводит на своей базе семинар руководителей электротранспортных хозяйств России. В его работе принял участие начальник главка, что свидетельствует о росте авторитета предприятия.

В августе 1998 года начался запуск программы «Галактика». 25 октября 1998 года, в День работников автомобильного транспорта (с 1995 г. Главное управление горэлектротранспорта присоединено к Министерству автомобильного транспорта) четырем представителям БТУ вручена отраслевая награда - знак «Почетный работник горэлектротранспорта».

В конце 1998 г. программа «Галактика» запущена полностью. БТУ является единственным муниципальным предприятием города, имеющим эту дорогостоящую программу.



1999 год. Первый капитально-восстановительный ремонт

В марте 1999 года троллейбусное управление с целью детального ознакомления посетил представитель НИИ ГЭТ (Москва). В итоге получено официальное разрешение на капитальный ремонт троллейбусов на месте.

Февраль 1999 года. Программой «Галактика» выдан годовой баланс.

ПЕРВЫЕ ВОДИТЕЛИ

Вспоминая трудности становления, не стоит забывать о том, что на двадцатом году своего существования Братск не имел собственных специалистов-эксплуатационников троллейбусного транспорта. И пока шаг за шагом рождались объекты абсолютно нового для братчан средства передвижения, руководством ТУ решался и кадровый вопрос. Каким образом? Поскольку, кроме как в Иркутске, больше нигде в области не



Они были самыми первыми

было (и нет по сей день) аналогов троллейбусного движения, именно туда и была отправлена на учебу первая группа будущих водителей. Именно оттуда, точнее, из Иркутского трамвайно-троллейбусного управления, были командированы в Братск специалисты-профессионалы.

О наборе на учебу для последующей работы водителями троллейбусов было объявлено в городской газете уже весной 1974 года. Желающих откликнулось в два раза больше, чем требовалось, что и неудивительно для молодого города. В конце концов лимит был выдержан, и группа необходимой численности в мае была отправлена в Иркутское ТТУ.

Много с тех пор утекло воды. Как известно, жизнь не стоит на месте. Кто-то перешел на другое предприятие, кто-то поменял место жительства, кто-то уже находится на заслуженном отдыхе. Из той, первой группы водителей, сегодня на предприятии работают восемь человек. Они - стажиры.

Так сложилось, что большинство из них поменяли профессию водителя на другую. Но всех их роднит общее дело, общее прошлое, как, впрочем, и общее настоящее.

НАДЕЖДА СЕМЕНОВНА СИЗЫХ сейчас техник-учетчик. Именно к ней поступают все путевые листы за истекшие сутки.

- После окончания школы я пошла работать на стройку, - вспоминает Надежда Семеновна. - Потом, наверное, как и большинство из нас, прочитала в местной газете объявление о наборе на курсы водителей. Решила попробовать себя в этом незнакомом для меня деле. И не жалею. Получается, работаю в троллейбусном управлении с самого его основания. Сначала водителем, что, по логике, и понятно; вплоть до 1981 года. К сожалению, совмещать обязанности мамы с работой водителя оказалось сложно. Именно по этой причине пришлось, если можно так сказать, переквалифицироваться. Немного поработала диспетчером, затем - нарядчиком, табельщиком-нарядчиком, а с 1993 года выполняю обязанности техника-учетчика.

Надежда Семеновна, а тогда просто Надя, решила связать свою судьбу с троллейбусным управлением, когда ей было девятнадцать лет. Возраст позволял (в то время принимали на курсы водителей с восемнадцати лет), смелости хватало. Было принято решение, и девушка вместе с группой выехала в Иркутск: с мая по декабрь проходила обучение в ИТГУ.

Будущих водителей поселили в Ангарске. Приходилось много времени тратить на дорогу. Поэтому многие девушки

ки, в том числе и Надежда, приняли предложение работать кондукторами в свободное от учебы время - в этом случае предоставлялось общежитие, расположеннное недалеко от управления. Потом была учебная езда, уже в качестве водителей, стажировка, и, наконец, после успешной сдачи экзаменов в ГАИ группа вернулась в Братск. Здесь молодые водители приняли самое активное участие в подготовке троллейбусного управления к пуску.

Однако, прежде чем приступить к своим непосредственным обязанностям, водители прошли стажировку уже на улицах родного города, только после этого они вышли на линию самостоятельно.

С тех самых пор бессменно трудится водителем **НИНА ПЕТРОВНА МУРАТОВА**, судьба которой вобрала в себя немало удивительных зигзагов, в народе называемых удачей.

Пожалуй, первая большая удача связана с возвращением с фронта отца Нины Петровны, прошедшего через все тяготы военного лихолетья, в том числе через плен. Это было чудом, поскольку раньше пришла в дом похоронка - отец считался пропавшим без вести.

Родом Нина Петровна из посёлка Атalanка Усть-Удинского района. Название этого небольшого и ничем особенно не примечательного сибирского селения, наверняка, знакомо многим по произведениям известного писателя Валентина Распутина - земляка Нины Петровны. Многие его персонажи - реальные люди, с которыми Н. Муратова знакома с детства, жила, что называется, бок о бок. Вплоть до окончания школы и отъезда в Братск.

В 1974 году прошел слух о скором пуске в Братске троллейбусов и о наборе, в этой связи, желающих овладеть профессией водителя нового вида транспорта. Когда эта новость долетела до Нины, группа, по сути, уже была сформирована и готова к отправке в Иркутск. Казалось бы, на что оставалось надеяться?.. Только на удачу. И удача вновь улыбнулась Нине - ее приняли сверх положенного количества, взяв во внимание большое желание девушки. Правда, с одним условием: умудриться за один день пройти медицинскую комиссию.

- И ведь умудрилась! - рассказывает Нина Петровна. - Очень уж горела желанием овладеть этой профессией. Сложной она оказалась, что и говорить. С появлением детей, а их у меня двое, стало еще сложнее. Здесь, конечно, нужно отдать должное моей свекрови Екатерине Ивановне, которая помогла мне сохранить профессию. Раньше-то водите-

лей не хватало, частенько приходилось прихватывать и свои выходные. Единственное, что изменилось с тех пор: я работаю водителем на подмене. Это немного легче. О выбранном пути, конечно, не жалею. Нравится мне моя работа, да и коллектив - тоже. Здесь мой второй дом. В отпуске успеваю соскучиться и по своему делу, и по людям, тянет сюда, как магнитом...

Несомненно, есть такой магнит и в душе **ВАЛЕНТИНЫ АНДРИАНОВНЫ ТАРАКАНОВОЙ**, работающей в троллейбусном управлении Братска также с момента его основания. Валентина Андриановна с полным правом относится к славной когорте пионеров-троллейбусников нашего города, и потому воспоминания о начале и становлении ее трудового пути во многом очень схожи с остальными.

Отправной точкой, как и в ряде других случаев, явилось именно объявление в газете. Оставив без сожаления свою прежнюю работу, Валентина Андриановна, правда, несколько не уложилась в сроки, отпущенные на сборы группы. И... пустилась, что называется, вдогонку за своей судьбой. Влилась в группу уже непосредственно в Иркутске, мало представляя при этом свою будущую профессию, а главное - себя в ней.

Да ведь не боги горшки обжигают!.. Училась, работала, со всеми вместе постигала азы и премудрости новой профессии. Многое, конечно, уже стерлось из памяти, но многое и осталось. Особенно памятны для Валентины Андриановны первые дни стажировки.

- Очень тяжело приходилось на первых порах, - вспоминает она. - К концу дня так уставала, все равно что ватная становилась. И время еще для нас, начинающих водителей, было не совсем благоприятное. Стоял октябрь. А что значит для Сибири второй месяц осени? Прежде всего начало зимы и... гололед. В таких условиях шло становление. Но ничего, постепенно, не сразу, конечно, стали втягиваться. В Братск вернулись не только с желанием работать, но и кое с каким опытом.

С января 1985 года В. А. Тараканова работает аккумуляторщиком. До этого ровно десять лет была водителем на линии. И годы эти особенно дороги для Валентины Андриановны. Да, не все складывалось порой, как того хотелось: и света на улицах не бывало частенько, и дороги не были подготовлены окончательно для эксплуатации троллейбусов, приходилось даже возить с собой в кабине резиновые сапоги с длинными голенищами, поскольку на ко-

нечных остановках без них было невозможно обойтись. Но была молодость, были душевный подъем, желание жить и трудиться. К утру усталость проходила. Шли на работу с удовольствием, а работали - с задором. Иными словами, есть у Валентины Андриановны что вспомнить и что рассказать своему сыну Евгению. А может, и передать?..

- Для меня город Братск неразделим с моей работой, - делится Валентина Андриановна, - с троллейбусным управлением, с его коллективом. Как всякая мать, я желаю своему сыну только добра, и потому советую ему, когда придет время, связать свою судьбу с трудовой семьей троллейбусников. Искренне этого хочу.

Дабы не ошибаться в выводах и оценках, в народе исстари полагаются на время. Оно, дескать, покажет и рассудит...

Четверть века - вполне достаточный срок, чтобы убедиться: нет, не случайно АЛЕКСАНДРУ ЕФИМОВИЧУ НАЛЕТОВУ было доверено в памятный день пуска, 1 февраля 1975 года, провести самый первый троллейбус. Своим добросовестным трудом и ответственным отношением к делу он сумел сполна оправдать оказанное когда-то доверие.

Что чувствовал молодой водитель, только-только окончивший вместе со всеми курсы, выводя на линию непривычную для Братска машину? Ведь это именно его троллейбус с тех пор в нашем городе образно называют «первый».

- Бессспорно, большую ответственность и волнение, - вспоминает А. Е. Налетов. - В тот день волновались все: и строители, и эксплуатационники, и первые пассажиры. Новое всегда притягательно и волнительно. Но вслед за праздничными переживаниями, как и положено, пришли будни. Они оказались нелегкими для водителей: с людьми всегда работать сложно, а с пассажирами - вдвое. Но главное, что я понял, - работа пришла по душе.

Оттого, видно, не было в душе Александра Ефимовича все эти годы ни сомнений, ни метаний. Был каждодневный труд, были трудности, были, правда, и перемещения, которые ограничивались исключительно рамками троллейбусного управления. С 1975 по 1982 год, в частности, Налетов работал водителем троллейбуса, потом - перегонщиком, водителем грузового троллейбуса. Последнее время он - водитель контактной аварийной машины.

Сегодня видеть на улицах Братска троллейбус - дело обыденное, привычное. Троллейбус становится нынче центром всеобщего пристального внимания лишь в исключительных случаях, например, в аварийной ситуации. В таких

случаях пассажирам и приходит на помощь Александр Ефимович Налетов. То есть именно от него, водителя аварийной машины, напрямую зависит скорость устранения повреждений, неисправностей контактной сети и других помех с целью восстановления и предупреждения задержки движения транспорта.

Сегодня ЛИДИЯ ИВАНОВНА АВЕРИНА водитель-перегонщик. Как профессионал она преодолела немало трудностей на своем пути длиною в четверть века. Но тем не менее в людях не разочаровалась, убеждена в том, что хороших людей гораздо больше, чем плохих.

Далеко не от каждого человека, проработавшего столь долгое время на общественном транспорте, услышишь подобное. Тем более - от водителя. Любая неурядица на линии первым делом выплескивается именно на него. Однако Лидия Ивановна сумела сохранить в себе способность видеть в людях лучшее, что в них есть, порой умышленно закрывая глаза на неприятности, доставляемые пассажирами. Может, потому, что не забывает о том времени, когда сама смотрела на дорогу только через стекла пассажирского салона...

Родом Л. И. Аверина с Украины, из Донбасса. В Братск приехала в 1966 году совсем молоденькой девушкой. Работала до 1974 года на Братском алюминиевом заводе штукатуром-маляром. Поменять специальность решила уже будучи замужем и имея двоих детей. А на водительские курсы записалась в числе первых. Водителем на линии после их окончания проработала ни много ни мало - ровно 20 лет!

За плечами Лидии Ивановны долгая трудовая жизнь. Многое из прожитого вспоминается с удовольствием. Но с особой теплотой она вспоминает, пожалуй, первые годы работы в троллейбусном управлении.

- Хорошее было время, хотя и не самое легкое для братских троллейбусников, - рассказывает Аверина. - На работу шли с радостью. Лично мне приятней было работать летом, особенно в первую смену. Как сейчас вижу: раннее утро, просыпающийся город, только что вымытый, еще мокрый от воды, асфальт. Едешь, бывало, самым первым рейсом, и все тебя радует: и первые солнечные лучи, и первые звуки, и первые пассажиры. Что называется, душа поет!

Много с тех пор пролетело лет. Выросли дочери (кстати, старшая, Лариса, работает здесь же, в депо), подрастают внуки. Без преувеличения, Братск для Лидии Ивановны стал второй родиной, а коллектив троллейбусного управ-

ления - второй семьей. Потому, в первую очередь, и не спешит она уйти на заслуженный отдых. Торопится по привычке, как 5, 10,.. 25 лет назад в депо, на свое рабочее место...

Среди тех, кто своим трудом начинал писать летопись Братского ТУ, - Людмила Алексеевна Ермакова, Клавдия Прокопьевна Коваль и Татьяна Васильевна Игнатенко. Сегодня они - диспетчеры. Но двадцать пять лет назад все трое были в числе начинающих водителей.

ЛЮДМИЛА АЛЕКСЕЕВНА ЕРМАКОВА. В 1974 году, в свои восемнадцать лет, Людмила не имела понятия о троллейбусах (и вообще, и в частности), когда в Братске впервые зашла речь об этом виде транспорта. Новость показалась девушке интересной. Узнала об услышанном точнее и обстоятельнее. В результате, пройдя медицинскую комиссию, оказалась зачисленной в первую группу будущих водителей.

Время учебы Людмила Алексеевна вспоминает с большой теплотой. Происходящее на курсах в Иркутске притягивало своей новизной, нравилось все больше и больше. Ответственность оказалась для молодой девушки, безусловно, огромной. Но она не пугала, наоборот, придавала уверенности в себе.

- Действительно, - подтверждает Людмила Алексеевна, - испугать меня тогда было трудно. В том числе и гололедом. Единственное, чего я побаивалась, так это утечки тока. Но это, думаю, ни в коей мере не сказывалось на моей работе, которая очень нравилась. Приехав в Братск, не терпелось на практике показать все, на что мы были годны. Поэтому своим непосредственным участием старались приблизить долгожданный день пуска. Помогали чем могли, в том числе работали на уборке помещений депо, близлежащих территорий. Лично я успела проявить себя даже в качестве сторожа. В общем, с удовольствием вспоминаю события 25-летней давности. Лучшее было время, пожалуй. Мы ведь были молоды, веселы и, наверное, талантливы.

Молодость есть молодость. Ей свойственна тяга к чему-то большему. Так случилось и с Людмилой. Решила она учиться дальше. В 1976 году пошла на рабфак, окончила его, поступила в институт. Но вскоре родился сын, первенец, что внесло в жизнь молодой семьи свои корректиды. Был сделан вторичный и окончательный выбор - Людмила вернулась в троллейбусное управление. Опять работала водителем. Затем, через какое-то время, ревизором по безопасности движения и, наконец, центральным диспет-

чером. Должность эта хлопотная, требующая большой ответственности, но и... соответствующая человеку, если он на своем месте.

Ермакова занимает свое место - это несомненно.

Дорожит им. В том числе и людьми, с которыми работает столько лет вместе. У нее, кстати, в свое время была заманчивая возможность выбора - предлагали более денежное место. Но Людмила Алексеевна отказалась, и по всему видно - не жалеет. Как, впрочем, и о выбранном пути.

- Только нет-нет, - призналась с улыбкой Ермакова, - да вдруг появляется непреодолимое желание сесть в троллейбус на место водителя и самостоятельно, как прежде, выйти из депо на линию...

Трудовая биография КЛАВДИИ ПРОКОПЬЕВНЫ КОВАЛЬ, по ее глубокому убеждению, сложилась удачно во всех отношениях. Главное составляющее звено в цепи ее профессионального роста - это причастность к делу, которое нравится, которым дорожишь, от которого получаешь удовлетворение.

Желание стать водителем троллейбуса появилось у Клавдии Прокопьевны вместе с появлением первой информации о возможно скором пуске этого вида транспорта. Через какое-то время, оказавшись среди подобных себе молодых братчан, она воплотила желаемое в действительное. Все было, в общем, как у всех: учеба, стажировка, работа.

Первые километры на улицах Братска, первые пассажиры, первые впечатления... Шло время, росло мастерство, приходил опыт. Но непосредственно водителем К. П. Коваль пришлось отработать не так и долго - ровно пять лет. До тех самых пор, пока в семье не появились дети (их у Клавдии Прокопьевны двое). История для троллейбусников-женщин очень типична. Посему пришлось искать себя в другом качестве. Стала диспетчером. Сначала работала временно, пока не освободилось постоянное место. С 1983 года неизменно в числе тех, кто является непосредственным распорядителем движения троллейбусов по всей сети Братска.

- От меня требуется, главным образом, оперативность, - говорит Клавдия Прокопьевна. - Думаю, справляюсь со своими задачами. От качества моей работы зависит многое. В том числе - доставка водителей, организация ремонтной службы, выпуск на линию подвижного состава и многое-многое другое. Дело свое люблю. Приятно чувствовать личную причастность к общим проблемам, к коллективу, в котором работаю ровно четверть века, и сознавать: это - моя судьба.

«Шутки в сторону!», - сказала себе ТАТЬЯНА ВАСИЛЬЕВНА ИГНАТЕНКО, вернувшись в Братск после окончания курсов. Сев самостоятельно за руль троллейбуса, она в полной мере ощутила тяжелое бремя ответственности, автоматически ложившееся на плечи водителя, и всю серьезность сделанного шага.

Татьяна Васильевна - коренная братчанка, родилась во втором Братске. С самого раннего детства, сколько помнит себя, мечтала крутить барабанку. Но мечты долгое время оставались только мечтами. Окончив школу и получив аттестат зрелости, она устроилась на БрАЗ, работала маляром. Правда, хотелось чего-то большего. Например, стать токарем, как соседка Женя. Женя, кстати, и помогла Татьяне поменять профессию.

Уже работая фрезеровщицей, Татьяна случайно прочла объявление в газете о наборе на курсы водителей троллейбусов. Очень заинтересовалась и в этот же день, возвращаясь с работы домой, зашла в фотоателье и сфотографировалась. Считала, что это в первую очередь необходимо для оформления на курсы. Еще не зная при этом условий приема и самого главного - возьмут ли ее.

А следующим утром к шести часам Татьяна Васильевна направилась по указанному в газете адресу. В результате одной из первых оказалась зачисленной на курсы.

- Если быть еще более точной, - вспоминает Игнатенко, - замечу, что моя фамилия в списке «счастливчиков» значилась восьмой. Этот факт был сопряжен с приятными для меня хлопотами. Я имею в виду сборы в Иркутск на учёбу. Именно тогда я впервые увидела своими глазами озеро Байкал - это уникальное явление на нашей планете. Массу впечатлений привезла домой, и самое главное - документ, подтверждающий, что я - водитель троллейбуса.

К слову сказать, этого документа могло и не быть. Из-за ЧП, произошедшего во время учебы, виновницей которого (как выяснилось) была именно Татьяна Васильевна. Уж очень ей хотелось, наконец, сесть за руль. И, торопя события, она оказалась в кабине троллейбуса, упросила водителя дать ей ручку реверса. В результате произошло столкновение. Пострадавших, правда, не было. Но были большие неприятности, грозившие отчислением. Были и слезы. Благодаря, главным образом, сплоченности будущих водителей инцидент был исчерпан в пользу Татьяны Васильевны.

Итак, учеба была завершена. Причем успешно. Двенадцать с половиной лет отработала Игнатенко водителем на

лини. Профессию свою любила, потому, наверное, совсем не замечала усталости. Вернее, не обращала на нее внимания. Незаметно, легко пролетели первые десять лет. Только потом стали ощущаться первые ростки усталости после отработанной смены.

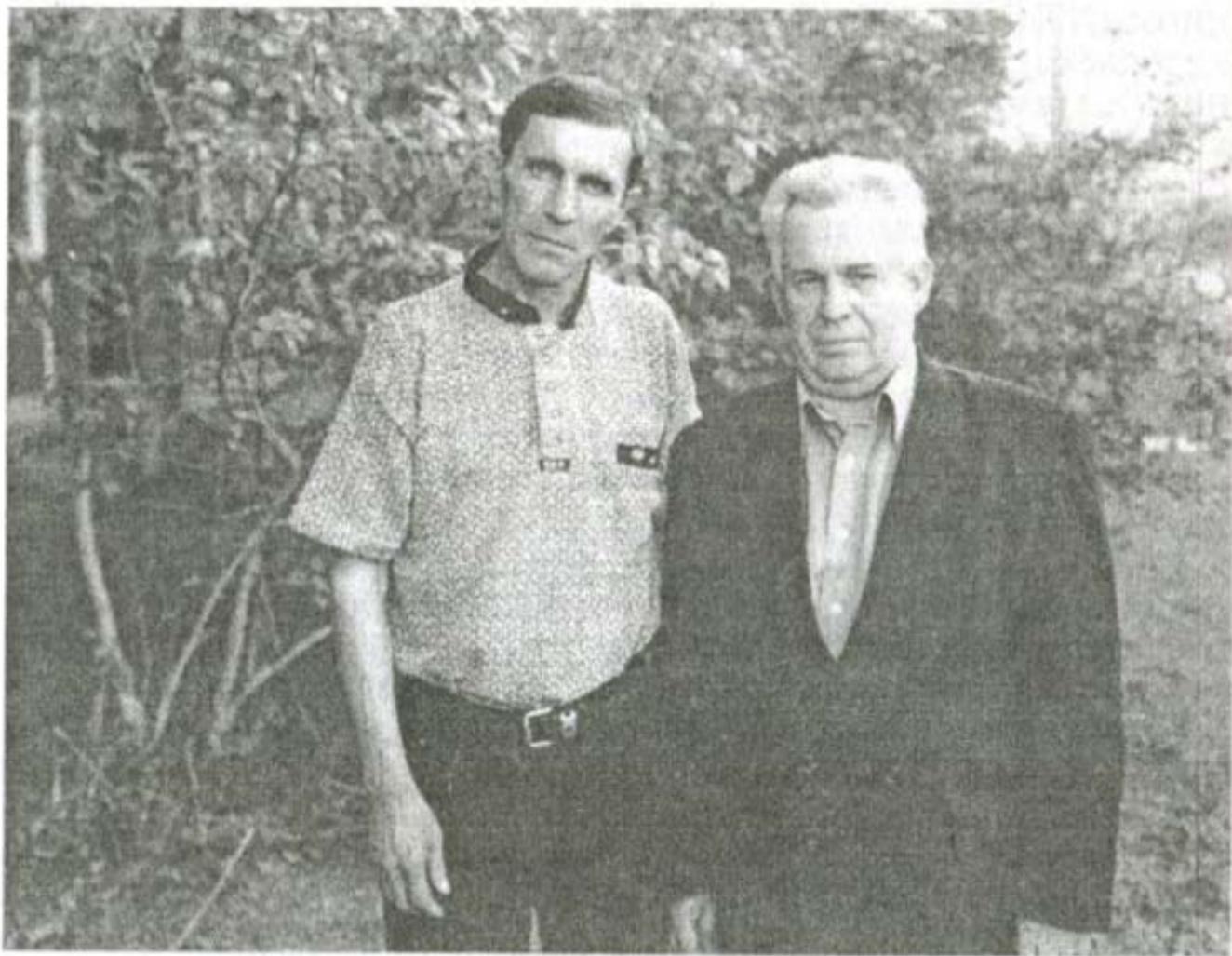
Так сложилось, что Татьяне Васильевне пришлось поменять место водителя троллейбуса на другое. Сначала была ревизором по безопасности движения, затем переквалифицировалась в диспетчеры. И по сей день работает диспетчером на конечной остановке. Искренне благодарна судьбе за то, что ее трудовая биография сложилась именно таким образом, а не иначе. Сумела, значит, в свое время сделать решительный шаг в нужном направлении.

Тепло, по-доброму отзыается Игнатенко о своих детях, родственниках, а также о людях, с которым работает. И они платят ей тем же. Особенно это заметно в праздники. В том числе в Татьянин день, когда коллеги спешат с поздравлениями в диспетчерскую, отождествляя этот праздник с именем Татьяны Васильевны Игнатенко.

ПОСЛАНЦЫ ИЗ ОБЛАСТИ

Посланцы Иркутского трамвайно-троллейбусного управления - люди, имеющие определенный опыт в эксплуатации троллейбусов, прибыли в Братск в количестве семи человек. Все они являлись профессионалами в своем деле и были командированы в молодой город с целью оказания посильной помощи в пуске и становлении Братского ТУ. Многие из них, кстати, выполнив свои первоначальные задачи, участвовали также в дальнейшем развитии предприятия. Некоторые трудятся по сей день, это Валентин Степанович Гратий, Валерий Владимирович Павловец и Виктор Васильевич Савоськин.

До приезда в Братск ВАЛЕНТИН СТЕПАНОВИЧ ГРАТИЙ работал в Иркутском ТГУ слесарем в электроцехе. Второй его специальностью, что немаловажно, была специальность водителя троллейбуса. Если к сказанному, в качестве характеристики, добавить такие качества, как добросовестность, деловитость и ответственность, то вывод напрашивается сам: именно такие работники были нужны молодому предприятию. Следует добавить, что и через 25 лет Валентин Степанович остался верен своим жизненным принципам. Он по-прежнему первостепенное значение придает деловым способностям человека, с большой ответственностью подходит к решению любых возникающих проблем.



1999 год. В. В. Павловец - водитель троллейбуса,
В. С. Гратий - начальник цеха ТРМ

В. С. Гратий из тех людей, о которых уважительно говорят: «Хозяин». Будучи предельно требовательным к себе самому, он и другим не дает спуску. Первый проступок, однако, простить может, а дальнейший ход событий зависит исключительно от самого виновника происшествия. Валентин Степанович считает, исходя из собственного опыта, что достаточно двух недель (а то и одной), чтобы суметь понять: хороший работник пришел в коллектив или не очень.

Сам Гратий влился в коллектив братских троллейбусников в период его формирования. По прибытии работал начальником эксплуатации. Позже в его послужной список вошли следующие должности: старший мастер, начальник депо, мастер технического контроля и, наконец, начальник троллейбусно-ремонтных мастерских (ТРМ). То есть весь ремонт троллейбусов (текущий и капитальный) и агрегатов, а также изготовление деталей производится под непосредственным руководством Валентина Степановича.

Нужно отдать должное ему и как организатору. Возглавив мастерские, Гратий в первую очередь решил самый главный, на его взгляд, вопрос - кадровый. Метод Гратия пре-

дельно прост: работать остается тот, кто этого действительно хочет. На поверку вышло следующее - пятьдесят процентов работающих пришлось освободить от занимаемых должностей. В итоге сформировался стабильный коллектив, способный своевременно и эффективно решать поставленные перед ним задачи.

У каждого времени свои сложности, свои недостатки и достоинства. Поэтому стоит ли сравнивать? Тем более, что в памяти прочнее остаются приятные моменты. Это закон.

- Я с удовольствием, например, вспоминаю, - делится Валентин Степанович, - коллективные поездки за город - на картошку, на покос. Тогда это было делом привычным. Желающих поработать на лоне природы было хоть отбавляй. О принуждении и речи не велось. Почему? Да потому, что хорошо было. Днем работали «с огоньком», а вечером активно отдыхали. Трудности поначалу, безусловно, были. Ведь мы приехали в период подготовки управления к пуску. Ну и готовили, прилагая максимум усилий: делали все, что было в наших силах. Большое значение в то время придавалось рационализации, что нас и выручало. Также мы сами подбирали и готовили кадры. В частности, вторую группу водителей мы обучали уже здесь, в депо. Да и первую группу стажировали по возвращении в Братск тоже мы. Кстати, Братск мне понравился сразу. Молодой и красивый город обещал многое, щедро давал авансы на то, что надежды наши сбудутся. Обязательно. Сегодня я могу сказать, что и правда сбылось многое из того, о чем мечталось. Главное, профессиональный расчет оказался верным. И для меня, и для моей жены, и для моей старшей дочери - все мы связали свои судьбы с Братским троллейбусным управлением.

ВАЛЕРИЙ ВЛАДИМИРОВИЧ ПАВЛОВЕЦ не привык изменять своим привычкам. А их за два с половиной десятка лет работы в троллейбусном управлении г. Братска у него накопилось немало. Свои симпатии и привязанности Павловец определяет, прежде всего, как водитель. Есть у него и свой любимый маршрут, и улица, и время. А главное - любимое дело!

Валерий Владимирович с 1 февраля 1975 года неизменно работает водителем троллейбуса. Он, приехав в Братск за месяц до пуска, принимал самое активное участие в подготовке к этому событию. Был, разумеется, его непосредственным участником. Короче говоря, на его глазах и с его помощью шло становление и развитие троллейбусного

транспорта молодого города. Имя В. В. Павловца, без сомнения, занимает достойное место в летописи Братского ТУ.

Валерий Владимирович коренной сибиряк, родом из Усолья-Сибирского. В этом небольшом городе Валерий познакомился (правда, только как пассажир) с первым представителем электрического транспорта - трамваем. Услугами его «младшего брата» - троллейбуса - он впервые воспользовался уже в Иркутске.

Буквально через три месяца после пуска троллейбусов в областном городе у Валерия возникло желание овладеть профессией водителя нового для здешних мест вида транспорта.

И он решил попытать счастья. Сначала работал слесарем в депо. Затем, уже после окончания училища (СПТУ № 1), непосредственно водителем. В город строителей легендарной гидроэлектростанции он был командирован уже в качестве профессионального водителя.

В. В. Павловец:

- Прибыл я в Братск 7 января 1975 года. Имел к этому уже второй класс. Начало наступившего года было, конечно, очень напряженным для троллейбусного управления - его усиленно готовили к пуску. Дата была определена давно, и весь город с нетерпением ждал знаменательного события. Невозможно было остаться в стороне от общих забот и проблем. Мы, приехавшие из Иркутска, быстро втянулись в предпусковые хлопоты: занимались уборкой территории и помещений, подготовкой троллейбусов, а также стажировали водителей первой группы. Это время не для меня одного осталось в памяти, как самое насыщенное, самое курьезное и самое интересное. Жили мы тоже интересно - прямо в депо, в Красном уголке. Причем очень весело - под гармошку. Пока не сдали «наш» дом, строившийся неподалеку.

Новоселье Валерий Владимирович справил 1 мая 1975 года, одним из первых. И семья прибыла к нему - первому. Жизнь постепенно входила в нормальное русло. Стали появляться новые друзья, знакомые и... привычки.

В. В. Павловец - водитель с большим стажем и опытом, имеет первый класс. В молодые годы он не раз выдвигался для участия в конкурсах профессионального мастерства. И побеждал. Лавры победителя доставались ему и как игроку футбольной команды, существовавшей в депо довольно долгое время.

Валерий Владимирович из первых водителей остался единственным работающим по сей день на линии. Все 25 лет он

в пути. Поэтому стоит ли удивляться, что он оказался в числе тех, кому было доверено обслуживание первого шарниросочлененного троллейбуса ЗИУ-683. Нет также ничего удивительного и в том, что Валерия Владимировича знают в лицо сотни и сотни братчан, которые предпочтуют троллейбус другому городскому транспорту.

Есть люди, которые особенно остро переживают негативные перемены в обществе, да и вокруг нас. Они порой возводят значимость происходящего в наивысшую степень, может быть, несколько торопя события. Но все это объяснимо и понятно, поскольку происходит, в первую очередь, от неравнодушия (есть еще, слава Богу, в нашей жизни такое понятие).

Основное жизненное кредо ВИКТОРА ВАСИЛЬЕВИЧА САВОСЬКИНА, пожалуй, вполне можно обозначить качеством, противоположным губительному равнодушию. Сегодня этот человек по состоянию здоровья занимает должность сторожа, что, конечно же, не соответствует его профессиональному уровню. Но что делать, неприятности и болезни, к великому сожалению, не считаются с нашими намерениями. И главное в такой ситуации - не сломаться. Виктор Васильевич сумел одержать победу над своим недугом и, может быть, над самим собой; нашел в себе силы вернуться в родной коллектив, пусть даже и в другом качестве. И что удивительно, не утратил он способности принимать близко к сердцу чужие беды, сопереживать.

Юность Виктор Васильевич встретил в Новосибирске. Именно в этом городе он и выбрал профессию водителя троллейбуса. За плечами у него к тому времени уже была служба в армии и кое-какой жизненный опыт. Проработав некоторое время по новой специальности и приобретя профессиональный опыт, Виктор услышал новость о том, что Иркутск вошел в число городов, имеющих троллейбусное движение. Решил съездить туда, посмотреть, как идут дела у его коллег. Стоял конец 1970 года. Именно это время соответствует в трудовой книжке Савоськина моменту перехода на новое место работы - в Иркутское трамвайно-троллейбусное управление.

Решение о переезде в областной центр возникло после знакомства Виктора с начальником Иркутского депо Михаилом Алексеевичем Кубасовым. Тот, переговорив с парнем, предложил работу у себя, объясняя это большой потребностью в квалифицированных кадрах. Оно и понятно, дело-то было для иркутян новое. Короче говоря, переезд в скором времени состоялся, и Виктор приступил к работе на новом месте.

Очередная запись в трудовой книжке Виктора Васильевича была сделана в начале января 1975 года, а очередным местом работы значилось Братское троллейбусное управление. Молодому предприятию требовались услуги водителя-профессионала. Только в этот раз на новое место Виктор Васильевич ехал уже женатым человеком.

- Приехал я в Братск, однако, без жены, - вспоминает В. В. Савоськин. - В чисто мужской компании. Так и жили четыре месяца холостяками, пока не решился квартирный вопрос. Сегодня уже стало забываться, как выглядела местность вокруг троллейбусного управления в то время. Кругом была сплошная романтика - лес да фундаменты под будущие дома. Жили мы дружно, работы не боялись. В общем, веселое было время. Каждый день можно вспоминать с удовольствием.

В самом начале, после пуска в Братске троллейбусного движения, я работал перегонщиком. Для этой должности требовался водитель не только с опытом, но и с конкретным стажем - не менее трех лет работы за рулем. Поэтому на первых порах мы работали только вдвоем с Николаем Мерзляковым. Два месяца трудились очень напряженно, без выходных и проходных. График стал свободнее, когда людей в управлении прибавилось. Правда, работы хватало и после. Мы ведь тогда и за состоянием троллейбусов следили, и ремонты своими руками делали. Некогда порой даже было сходить домой пообедать. Нам дети поесть прямо в депо приносили. Что касается молодых водителей, то все они, можно сказать, прошли через наши руки.

Поэтому (и не только) сегодняшний пост не кажется Виктору Васильевичу чересчур одиноким. Люди-то все кругом знакомые. Здесь, на второй проходной, всё и все как на ладони: и люди, и троллейбусы. Прошлое почему-то отсюда видится тоже отчетливей.

- Но удивительно, - делится В. В. Савоськин, - как легко вместились в памяти эти 25 лет! Потому, наверное, что по душе пришли и работа, и коллектив. Как один день для меня пролетели эти долгие, но быстрые годы.

На должность мастера профилактория был переведен в Братское троллейбусное управление **ВИКТОР ИВАНОВИЧ ЗИНОВЬЕВ**. Это был его второй приезд в молодой город. Впервые Виктор Иванович посетил Братск в 1968 году, можно сказать, проездом, даже не подозревая о том, что через несколько лет вернется сюда, и уже надолго.

Но сначала все-таки был Иркутск. Именно там Виктор Иванович создал семью, там определился с профессиональ-

ным выбором. (В 1969 г. Зиновьев окончил Иркутский энергостроительный техникум по специальности «Строительство и монтаж линий электропередач».) В Иркутское ТТУ он пришел месяца через полтора после пуска троллейбусов. Можно сказать, стоял у самых истоков троллейбусного движения Иркутской области. Три года работал мастером в депо, затем в течение года - электриком шестого разряда. Все четыре года был на хорошем счету, потому и оказался в числе тех, кто был командирован для работы в молодой город.

В Братск Зиновьев, по его признанию, приехал не только «за туманом и за запахом тайги». Молодой семье нужна была крепкая крыша над головой, и желательно, своя собственная. Квартиру, конечно, дали, как, впрочем, и всем прибывшим из области. Жилищные проблемы были решены достаточно быстро; решать главным образом приходилось производственные, которых у молодого предприятия было предостаточно.

В. И. Зиновьев:

- Мне запомнился лучше всего именно период становления управления. Было очень интересно работать. Была, знаете, такая атмосфера в коллективе, при которой все удавалось. Отдыхали тоже интересно - дружно, весело, с выдумкой. Частенько выезжали на рыбалку, проводили различные конкурсы.

Первые конкретные шаги мои в ТУ Братска связаны с предпусковой отладкой троллейбусов. У нас в тот период работала целая бригада наладчиков из Москвы. Дело, в общем-то, спорилось. Очень хорошо помню день пуска первого троллейбуса, ставший для всех нас большим праздником. А какой же праздник без красивых русских обрядов?! Дорогих гостей на Руси принято встречать хлебом-солью. Так и нас на площадке БЛПК - конечной остановке маршрута первой очереди - ждал каравай хлеба. Очень вкусного, как сейчас помню. Отсюда и пошел отсчет километров теперь уже привычным для всех нас видом транспорта.

Через год с небольшим после этого события Виктор Иванович был переведен на должность старшего мастера троллейбусно-ремонтных мастерских. Работая, поступил в Иркутский политехнический институт, на заочное отделение, окончил его. В августе 1979 г. Зиновьев с предприятия уволился, но через десять лет вновь вернулся. И опять, чтобы вскоре покинуть его.

Получается, Братское троллейбусное управление в судьбе Виктора Ивановича сыграло в некотором смысле роль свя-

зующего звена, пусть даже промежуточного, но очень важного в цепи его профессионального роста. Поэтому Зиновьев очень благодарен троллейбусникам за то, что цепочка эта не разорвалась, как не разорвалась и его связь с коллективом ТУ.



1977-1988 гг. А. И. Андреев - начальник БТУ

Начальником службы подвижного состава из Иркутска в Братское троллейбусное управление был приглашен АНАТОЛИЙ ИВАНОВИЧ АНДРЕЕВ. Прибыв на новое место 29 апреля 1975 г., он уже через несколько дней приступил к своим обязанностям.

Нужно сказать, что молодой строящийся город, история которого только формировалась, не произвел на Анатолия Ивановича при первом знакомстве особых впечатлений. Потребовались годы, чтобы Братск занял в его сердце то место, которое он занимает сегодня. А первое признание в любви к городу-легенде прозвучало именно здесь - в троллейбусном управлении, где, по словам самого Андреева, прошли годы его становления.

Родом Анатолий Иванович из Куйтуна. После окончания школы он в течение года работал на Иркутском заводе тяжелого машиностроения, откуда и был призван в ряды Вооруженных Сил. После демобилизации, в 1968 году, стал

студентом Иркутского политехнического института. Будущая специальность абитуриента Андреева - инженер-механик городского электротранспорта, кстати, была новой для этого вуза. То есть ему довелось учиться в самой первой группе студентов, которые через пять лет стали, соответственно, самыми первыми в Иркутске выпускниками, имеющими специальность - ГЭТ.

Что касается непосредственно Анатолия Ивановича, то он, получив диплом, пришел работать в депо Иркутского ТТУ. Вначале трудился слесарем, затем мастером. Получил предложение работать в Братском ТУ, уже занимая должность главного инженера депо.

Вокруг БТУ - нового места работы - были стройка, неустроенность и весенняя распутица. Но главное, конечно, было не это. И у ТУ, и у молодого начальника службы подвижного состава, только вступившего в должность, все было впереди. Поэтому Андреева интересовали, главным образом, не бытовые неурядицы, а текущие дела, которых хватало всем. Достаточно сказать, что 1 мая 1975 года вместо одиннадцати троллейбусов на линии работало только два. А 2 мая и вовсе один. Это свидетельствовало, в первую очередь, о неисправности транспорта, нехватке людей, отсутствии должной дисциплины.

А. И. Андреев:

- По приезду начинали работать практически с нуля. Судите сами: центральный склад был пуст, ремонтные места не оборудованы. Большая половина парка стояла по причине отсутствия исправных двигателей. Домкратов тоже не было. На тот момент троллейбусы были исключительно все новые и выходили из строя из-за небольших неполадок. Но устранить их, увы, не было технических возможностей. Иными словами, главная проблема того периода заключалась, что видно из сказанного, в организации ремонтных средств, обеспечении ремонтными материалами и подборе кадров.

Кадры всегда и везде являются решающей силой. И в этой связи я бы хотел отметить именно тех людей, которые действительно внесли весомый вклад в становление троллейбусного управления. Это В. С. Старанов, В. И. Зиновьев, Б. Н. Тарасов, В. М. Казанков. Большую помощь оказали также троллейбусникам глава дирекции строительства г.Братска Павел Оскарович Пудлин и главный специалист по строительству и монтажу контактных сетей тяговых подстанций Валерий Александрович Краюшин.

Решая задачи первостепенной важности, касающиеся ремонта подвижного состава, мы выступали активными ра-

ционализаторами, на ходу выдвигая и реализовывая свои идеи, порой весьма смелые. Кадровый вопрос долгое время оставался также одним из сложных, поскольку специалистов-троллейбусников в Братске практически не было. Приходилось делать запросы в Иркутск и, конечно, готовить нужных специалистов самим, главным образом, слесарей и водителей, которые обучались уже на месте, в ТУ. Я, кстати, преподавал у них предмет «электрооборудование троллейбусов». Всех нас, троллейбусников, объединяли не только общие трудности, но и общие праздники. Самые памятные даты - это, конечно, пуск новых маршрутов и получение новых машин. Касались наши радости и победы, в сущности, всех братчан. И первый юбилей - 10-летие со дня пуска первого троллейбуса - показал, что город знает троллейбусников, ценит их труд, радуется их достижениям.

Нужно сказать, что десятилетие БТУ явилось своеобразной ступенью для всех нас: мы сумели зарекомендовать себя как предприятие. И это было главным.

На двадцатилетие троллейбусного управления я был приглашен уже как гость. И как гостю мне было очень приятно отметить, что троллейбусники живут и работают в духе времени, противостоят всем сложностям, не рассыпаются. Значит, есть у них запас прочности!

Отмечу также, что троллейбусники - дружный народ: всегда держат друг друга на виду, помогают друг другу. Пожалуй, именно взаимовыручка и дает возможность предприятию работать бесперебойно. Ну и, конечно, позиция нынешнего руководства, которое не позволяет замыкаться в кругу повседневных забот, смотрит в день завтрашний. Ведь что такое остановка транспорта? Это ЧП городского масштаба! Пожалуй, ни одно предприятие не испытывает такой напряженности, как ТУ. Его работа подвержена ежедневному жесточайшему контролю, в том числе и со стороны пассажиров. Глубоко убежден, что троллейбусники получают за свой тяжелый труд деньги, которые, действительно, зарабатывают, до копеечки...

С 1989 года Андреев не работает в троллейбусном управлении. Сегодня он возглавляет управление соцкультбыта АООТ «Братсккомплексхолдинг». С коллективом троллейбусников всегда поддерживал и поддерживает дружественные отношения. Волей-неволей находится в курсе всех событий, происходящих в управлении, поскольку там работает его жена - Татьяна Александровна Андреева.

Сегодня Анатолий Иванович, прибегая к услугам троллейбуса, многих водителей, конечно, узнает в лицо. Со мно-

гими не знаком. Но всем им одинаково хорошо известна фамилия Андреева как одного из талантливых руководителей Братского ТУ.

Также переводом с Иркутского трамвайно-троллейбусного управления прибыли в Братск водитель МИХАИЛ ИВАНОВИЧ ЧЕРКАШИН и мастер тяговых подстанций РАЗЯМ НУРГАЛЕЕВИЧ ГАЛЕЕВ. Каждого из них в той или иной степени коснулись общие заботы семьи братских троллейбусников. В частности, тяжесть периода подготовки к пуску предприятия и первые шаги становления лежали в том числе и на их плечах.

ПЕРВЫЕ МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Молодое предприятие, только-только делавшее свои первые самостоятельные шаги, остро нуждалось в квалифицированных кадрах. Требовались люди грамотные, инициативные, способные принимать ответственные решения и воплощать их в жизнь. Поэтому особенно радушно в троллейбусном управлении приветствовали молодых специалистов.

На юношей и девушек, только недавно окончивших высшие

учебные заведения и не имевших по понятным причинам опыта работы, тем не менее возлагались большие надежды. Главным образом в расчете на то, что вместе с их профессиональным ростом будет повы-



Т. В. Полякова, Г. А. Манжосова, Т. А. Андреева

шаться и профессиональный уровень всего предприятия.

Самыми первыми из молодых специалистов, получивших распределение в Братск, прибыли Татьяна Викторовна Полякова и Татьяна Александровна Андреева. Кроме имени, одинаковой специальности, приобретенной в одном и том же вузе - Иркутском политехническом институ-

те, - этих женщин объединяет также общая трудовая судьба, обе Татьяны с 1975 года и по настоящее время работают в Братском троллейбусном управлении.

У ТАТЬЯНЫ ВИКТОРОВНЫ ПОЛЯКОВЫ первое знакомство с Братском и с управлением состоялось в марте 1975 года. А через несколько месяцев, точнее, в августе, она вернулась сюда уже с семьей и насовсем.

По специальности Татьяна Викторовна - инженер-электромеханик. Получила ее в Иркутске, куда приехала с Крайнего Севера. Когда учеба в институте подходила к концу и встал вопрос о предстоящем распределении, она выбрала Братск. Объяснялось это прежде всего перспективностью молодого строящегося города, а после личного знакомства с ним подкреплялось уже собственными позитивными впечатлениями.

Т. В. Полякова:

- Для меня город был интересен именно своей молодостью. Да и предприятие было новым, перспективным. Одним словом, с хорошим настроением приступала я к работе в ТУ. Первой моей должностью была должность главного ревизора по безопасности движения. Затем работала заместителем начальника депо по эксплуатации, после чего 12 лет - заместителем начальника управления. Сегодня я - начальник планово-экономического отдела. Здесь, на этом предприятии, вся жизнь моя, и рабочая, и личная. Трудности старалась преодолевать вместе со всеми, праздники тоже отмечала в коллективе.

Своей работе Татьяна Викторовна придавала и придает очень большое значение. В подчинении у нее всегда было много людей. Долгое время, кстати, она являлась секретарем партийной организации управления. Имела неоднократные предложения продвинуться по этой линии. Но выбор Поляковой всегда был неизменным - верность своему профессиональному принципу, предприятию, ставшему за четверть века, по сути, ее вторым домом.

В отличие от своей тезки, **ТАТЬЯНА АЛЕКСАНДРОВНА АНДРЕЕВА** решение о приезде в Братск после окончания института приняла не в одночасье. Хотя с городом была знакома гораздо ближе и теснее Поляковой, поскольку она - братчанка.

Распределилась Татьяна Александровна в город Киров. Но, приехав в отпуск в Братск, встретившись с родными, решила здесь и остаться. Сделать это было на тот момент довольно сложно и хлопотно. Сдерживали также (в какой-

то степени) советы друзей, не особенно одобрявших принятное решение. Однако выбор был сделан окончательный и бесповоротный. Дело оставалось за малым - за разрешением главка на перевод молодого специалиста. Но и оно, в конце концов, было получено.

Т. А. Андреева:

- Перевелась я из Кирова в Братское ТУ на должность инженера по технике безопасности. Через несколько лет заняла должность инженера производственно-технического отдела и, наконец, начальника этого же отдела.

Возвращаясь к 1975 году, о многом вспоминаю с удовольствием. Коллектив управления тогда только формировался. Много было молодежи. Жили весело, интересно, насыщенно. Начинали-то с азов. Причем и времени, и сил, и желания, что удивительно сегодня, хватало на многое. В том числе и на активный отдых на лоне природы: я имею в виду сенокосы. А также на работу с подшефными - ребятами из средней школы № 16. Здесь, у нас, они получали первое представление о рабочем классе, приобретали первые навыки работы по профессиям токаря, слесаря, электрика. Многие молодые люди приходили к нам в ГУ и на летних каникулах, чтобы подзаработать. А некоторые оставались работать в депо и после окончания школы.

Тогда мы не слишком глубоко задумывались над происходящим. Сегодня жизнь заставляет серьезно размышлять о многом. О выборе будущей специальности - особенно. Я могу только порадоваться за себя, за то, что в нужное время сумела выбрать правильный ориентир. Профессиональный выбор, между прочим, помог мне в выборе семейном. Именно здесь, в троллейбусном управлении, я познакомилась со своим мужем. То есть Братское ТУ для меня не просто место работы - это перекресток моих открытий, побед и многочисленных привязанностей.

БРАТСКИЕ ТРОЛЛЕЙБУСНИКИ - КТО ОНИ ?

Рядового пассажира троллейбус интересует исключительно как вид городского общественного транспорта, а точнее - регулярность его движения, безопасность, беспересадочность и удобство проезда. Но между тем Братское троллейбусное управление, как любое другое транспортное предприятие, является сложным хозяйством с большим числом служб и служащих.

Основными подразделениями предприятия являются службы движения, подвижного состава, энергохозяйства; основными отделами - плановый, технический, главного ревизора, кадров, бухгалтерия. И везде работают конкретные люди. Кто они? Чем живут? Что их волнует, печалит и

радует? Хочется надеяться, что благодаря этому очерку братчане будут иметь большее представление о троллейбусниках, их работе, нуждах и чаяниях. Может быть, кто-то по-новому взглянет на привычные и обыденные, на первый взгляд, вещи, заново откроет для себя троллейбус, а главное - тех, благодаря кому существует, живет и работает ни много ни мало - четверть века Братское троллейбусное управление.



Руководство службы движения

Конечная цель любого транспортного предприятия заключается в обеспечении перевозок в городе. Ведущей службой троллейбусного управления, реализующей усилия всех служб, направленных на осуществление этой цели, является **СЛУЖБА ДВИЖЕНИЯ**. Понятно, что все силы этой службы устремлены именно на то, чтобы наилучшим образом осуществлять перевозки пассажиров. Для чего наиболее экономично и правильно используются все транспортные средства, которыми располагает предприятие (путевое хозяйство, контактная сеть, подвижной состав), и соответствующие транспортные устройства (станции, телефонная связь, сигнализация).

Путем детального изучения пассажиропотоков, маршрутизации транспорта, распределения выпуска подвижного состава по маршрутам и периодам дня, составления расписаний, а также повседневного управления перевозками, в зависимости от изменений условий движения и колебаний пассажиропотоков, движенцы несут свою службу. Учитывая, безусловно, интересы главных действующих лиц - пассажиров.

Любого пассажира в первую очередь интересуют регу-

лярность и скорость движения, условия проезда. Возведение этих данных в оптимальную степень и является одной из важных задач работы коллектива службы движения, по преимуществу - женского. Именно женщины держат в своих руках весь процесс организации передвижения так называемых подвижных единиц, то есть троллейбусов.

Сегодня функции службы разделены между двумя отделами - отделом эксплуатации и диспетчерским. Вообще за четверть века служба движения претерпела немало всевозможных изменений. Первоначально её возглавляла И. А. Шенина, затем Г. Н. Тарасова, которую сменила Любовь Александровна Федотова. Именно она передала дела отдела в 1982 году **ЛЮБОВИ СЕРГЕЕВНЕ ЧЕБОТАРЕВОЙ**.

Удивительно и непросто складывалась трудовая биография Любови Сергеевны, пришедшей в ТУ в августе 1976 года. С того момента ей пришлось поменять в управлении много профессий, пройти путь от мойщицы до начальника службы. Она хорошо знает специфику работы различных подразделений из своего собственного опыта, что крайне необходимо при ее нынешней должности.

Должностная инструкция руководящих работников службы движения оговаривает (как обязательный факт) наличие у них высокой квалификации. Более того, уровень квалификации должен быть выше, нежели у работников других служб. Что касается непосредственно Чеботаревой, то она повышала свой профессионализм постепенно, упорно, шаг за шагом. Работая, заочно окончила Братский индустриальный институт. Однако, получив инженерное образование, решила не останавливаться на достигнутом и поступила в целлюлозно-бумажный колледж деревообрабатывающей промышленности (ЦБ колледж ДОП), также на заочное отделение. Успешно окончила его, став при этом дипломированным бухгалтером-экономистом.

В 1987 году диспетчерский отдел был преобразован в службу движения, сюда вошел отдел эксплуатации, до этого находившийся в составе депо. Как-то Любовь Сергеевна сказала: «Если бы представилась возможность описать прожитую жизнь, даже не очень углубляясь в подробности, наверное, получился бы целый роман. Всякое было. Но работа всегда занимала одно из самых важных мест. Первое место, как любая женщина, отдавала и отдаю детям».

- Я не жалею, что моя трудовая биография сложилась так, как сложилась, - делится Л. С. Чеботарёва.

Два с лишним десятка лет я посвятила городскому транспорту. Считаю, что перспектива у троллейбусного управления есть, несмотря на нашу действительность. Ведь

Братск растет, а это значит, что растет и потребность в городском транспорте. Конечно же - в троллейбусах.

Ответственность за работу диспетчерского отдела службы лежит на плечах старшего диспетчера Татьяны Геннадьевны Словягиной. Отдел эксплуатации возглавляет Алла Ивановна Харитонова. Составлением нарядов на перевозку пассажиров занимается инженер по организации движения Зифа Аскатовна Лагерева. Все трое - выпускницы Иркутского политехнического. Но не только этот факт крепко связывает движенцев. Прежде всего, конечно, общее дело, которому посвящены лучшие годы жизни.

В Братск прибыли молодыми, полными сил, надежд и энергии. Работали по приезду мастерами: вникали в суть деятельности предприятия изнутри; прощупали, как говорится, троллейбус своими руками. Неудивительно, что в их воспоминаниях много общего. Хотя у каждой - свое, личное видение, своя точка отсчета.

Т. Г. Словягина и А. И. Харитонова приехали в Братск одновременно, в 1982 году - по распределению. Из воспоминаний ТАТЬЯНЫ ГЕННАДЬЕВНЫ СЛОВЯГИНОЙ ясно, что свою будущую профессию она выбрала не сразу.

В школьные годы мечтала стать архитектором. Но... когда пришло время, за компанию с одноклассницей решила ехать в Иркутск, поступать в ИПИ.

После окончания института приехала в Братск вместе с четырехлетней дочкой. После соблюдения всех формальностей приступила к работе в БТУ. Первым жильем им двоим служил учебный класс, находящийся непосредственно в депо. Жилищные сложности, конечно, не умаляли сложностей, связанных с работой. В частности, с первой должностью мастера троллейбусно-ремонтных мастерских (ТРМ). Катастрофически не хватало опыта. Руководить бригадой по плановому ремонту троллейбусов, опираясь лишь на теоретические знания, было трудновато. Но коллектив поддержал молодого специалиста и морально, и делом.

Затем Татьяна Геннадьевна перешла в отдел технического контроля, также на должность мастера. Следующая ступень - должность мастера по анализу, обязывающая проверять анализы причин заходов троллейбусов в депо. Через время - еще одна запись в трудовой книжке, соответствующая новому назначению: начальник отдела эксплуатации. Это был период, когда повсеместно внедрялся бригадный подряд, в том числе и в ТУ. Оплата труда в бригаде производилась с учетом коэффициента трудового участия (КТУ). Бригадный метод вызвал много разногласий и споров, но в конце концов так и не прижился среди водителей.

Чего не скажешь о самой Татьяне Геннадьевне.

Она окончательно вжилась в коллектив. После рождения сына вновь вышла на работу, утвердила в должности старшего диспетчера.

Чтобы донести до непосвященного человека значимость диспетчерского отдела в службе движения, мало сказать об осуществлении им повседневного руководства движением. В первую очередь следует подчеркнуть, что диспетчер - главный работник в службе. А центрального диспетчера, командира смены, в чьих руках находятся все городские маршруты, называют самым главным человеком в управлении.

Центральным диспетчером, являющимся, по существу, единственным распорядителем движения троллейбусов по всей сети города, осуществляется оперативное руководство движением. Приказы центрального диспетчера подлежат безоговорочному выполнению работниками, связанными с движением троллейбусов на линии. Мало того, давать на линии какие-либо оперативные распоряжения по движению, минуя центрального диспетчера, категорически запрещается. Организация руководства движением обеспечивает быстрое и точное информирование центрального диспетчера или диспетчера конечной станции об отклонениях



1992 год. Фотография на память. Диспетчерский отдел

от расписания и обо всех происшествиях на линии, быстрое выполнение распоряжений центрального диспетчера. Такова в общих чертах роль этого должностного лица и отдела в целом, состоящего из шестнадцати человек. Все они работают в ТУ давно, многие - с момента его основания.

За перечислением сухих должностных инструкций и обязанностей стоят, прежде всего, конкретные живые люди, имеющие свое индивидуальное, неповторимое профессиональное лицо. А значит, свой, годами отточенный почерк работы. Прямо скажем, есть чему поучиться у Людмилы Алексеевны Ермаковой, Клавдии Прокопьевны Коваль, Ады Раймондовны Русецкой, Клавдии Тимофеевны Коноваловой, Валентины Аркадьевны Поповой, Светланы Григорьевны Петровой, Людмилы Павловны Лыткиной, Елены Васильевны Плонской, Татьяны Васильевны Игнатенко.

Они - ветераны, знающие настоящую цену труду движечев: как диспетчеров, так и водителей. Ведь многие из них имеют за плечами не один год работы водителями. Поэтому с пониманием относятся к мнению о том, что главный работник в многотрудном хозяйстве троллейбусного управления - все-таки именно человек в водительской кабине.

Сегодня в ТУ насчитывается более ста тридцати водителей, находящихся в непосредственном подчинении у **АЛЛЫ ИВАНОВНЫ ХАРИТОНОВОЙ** - начальника отдела эксплуатации. Вот уже семнадцать лет рабочий день для Аллы Ивановны начинается с посещения центральной диспетчерской, где она получает исчерпывающую информацию о всех происшествиях за истекшие сутки. Овладев ситуацией, оперативно, порой на месте, принимает необходимые, соответствующие каждому конкретному случаю, решения. Ведь пассажира совершенно не интересует, что по какой-то причине не вышел на смену один водитель, опоздал к положенному времени другой, уволился третий. Он пришел на остановку с одной единственной целью - воспользоваться троллейбусом как средством передвижения.

Чтобы по возможности приблизить потенциал ТУ к требованиям пассажиров, коллектив отдела эксплуатации прилагает максимум усилий, остающихся для пассажиров в прямом и переносном смысле за закрытыми дверями троллейбуса. Для них схема предельно проста: вовремя сесть в троллейбус на одной остановке, вовремя выйти на другой. И все! Если же что-то происходит не так, то под рукой всегда есть (по ошибочному мнению большинства пассажиров) потенциальный виновник всех бед - водитель. Не все-

гда мирным путем, чего греха таить, заканчиваются нападки пассажиров на водителя, чаще всего абсолютно не причастного к выдвигаемым обидам и претензиям. И все же, несмотря на многочисленные профессиональные сложности, водители в большинстве случаев по-настоящему любят свое дело, дорожат им.

Учитывая трудности как физического, так и психологического характера, А. И. Харитонова на правах руководителя входит в положение каждого (без исключения) водителя. Бессспорно, нужно обладать, помимо профессионализма, твердого характера, силы воли, еще и большой привязанностью к коллективу, чтобы успешно вести дела одного из основных отделов ТУ. Отдела, который Алла Ивановна приняла, мягко говоря, не в лучшем виде. Она из тех людей, кто просто так не сдает своих позиций, а борется буквально за каждого водителя, понимая, как тяжел и ответственен его труд.

Харитонова принадлежит к категории тех редких женщин, которые могут отстоять свою точку зрения практически в любой ситуации. Она привыкла смотреть в лицо трудностям, не ждать от природы милостей. Чему учит с пеленок и своего единственного сына Павлика.

Послужной список Аллы Ивановны в троллейбусном управлении невелик. Сначала, после окончания института, работала мастером по выпуску подвижного состава. С 1983 года руководит отделом эксплуатации. Перенесла на своих плечах немало всевозможных изменений и реорганизаций.

А. И. Харитонова:

- У каждого времени, как известно, свои приметы. 1984 год в Братском ТУ был ознаменован формированием комсомольско-молодежных экипажей. Тогда это было актуально, поскольку почти половину работающих составляла молодежь. Появились комсомольско-молодежные бригады. Это дало толчок к дальнейшим действиям, и в 1986 году бригадный метод охватил весь водительский состав. Было даже организовано четыре бригады по принципу стахановских. Теперь все это в прошлом. Нынешней молодежи многое из того, что было, незнакомо и непонятно. Может быть, даже кажется излишним. Но историю заново переписать нельзя, можно лишь листать ее страницы. Мы жили, работали, учились и даже строили дома. В частности, в 1983 году велось строительство дома на улице Энгельса, в котором принимали активное участие комсомольцы ТУ, нуждавшиеся в жилье. (Бригадиром был Сергей Акимович Жданович.) Сдача этого объекта явилась одним из ярких событий нашего коллектива - молодые троллейбусники

получили отдельные благоустроенные квартиры. Стали создаваться семьи. Рождались дети. Жили дружно. Сообща решали многие бытовые проблемы. Постепенно формировались и укреплялись традиции. Такие, например, как празднование дней рождения детей, совместные выезды на природу. Частенько собирались обсудить наболевшие проблемы. Очень отрадно, что по истечении стольких лет многие традиции живы.



Сентябрь 1999 г. «Есть о чем поговорить...». Инструктивное совещание водителей троллейбусов

Это не может не радовать, так как коллектив отдела эксплуатации за четверть века в своей основной массе периодически обновлялся. Главным образом из-за интенсивности и напряженности работы каждого без исключения смены. Многие водители, правда, покинув троллейбусное управление, через время вновь возвращались сюда. Но в ТУ тоже не сидели сложа руки, своими силами готовили новые кадры. Сегодня коллектив отдела стабилен. А тон всему задают ветераны: Михаил Николаевич Азема, Надежда Михайловна Вербицкая, Надежда Михайловна Воробьевая, Ольга Владимировна Добрынина, Любовь Сергеевна Заболева, Сергей Семенович Курдячев, Людмила Витальевна Камалетдинова, Любовь Николаевна Лабетникова, Ольга Михайловна Леснина, Петр Михайлович Михеев, Василий Иванович Миронов, Нина Петровна Муратова, Валерий Владимирович Павловец, Антонина Николаевна Семионникова, Марина Анатольевна Ступина, Сергей Николас-

вич Цуканов, Светлана Михайловна Шмелева, Валерий Петрович Гончаров, а также две семейные пары - Галина Анатольевна и Анатолий Викторович Екимовы, Александр Алексеевич и Антонина Ефремовна Шаваринь.

Несмотря на известные трудности, не желают расставаться со своей профессией, хотя и имеют на это полное право, Клавдия Яковлевна Калашникова и Альбина Поликарпова Зубкова. Достигнув пенсионного возраста, они, как и все, вправе жить спокойнее. Но нет, не тянет их пока менять привычный ритм будней...

Многие водители, отдав предприятию не один год, сейчас находятся на заслуженном отдыхе. А самыми первыми, кого коллектив троллейбусного управления проводил на пенсию, стали Александра Николаевна Радионова и Людмила Кирилловна Мачулина. Обе эти женщины, получив пенсионные книжки, не теряют связи с родным коллективом. Здесь им всегда рады. Что совсем не удивительно, поскольку и Александра Николаевна, и Людмила Кирилловна провели за рулем троллейбуса всю свою трудовую жизнь, были очень ответственными и добросовестными работниками.

К сожалению, многих водителей уже нет в живых. Но троллейбусники не забывают их; чтят память о тех, с кем трудились бок о бок. Это относится и к Анатолию Ивановичу Осипову, и к Александру Александровичу Верегитину, и к Леониду Николаевичу Белоглазову, и к Владимиру Владимировичу Рязанову, и к Владимиру Семеновичу Лукьяненко, как и к другим, ушедшим из жизни сослуживцам.



Хорошее настроение у водителей-разрывников
Н. Бакаевой, А. Зубковой, Т. Веденеевой, И.
Павлюк, И. Козловского, В. Рак

Сегодня проблемы эксплуатационников носят несколько иной характер, нежели 25 лет назад. Ежедневно встречаешься с водителями, А. И. Харитонова наперед знает многие вопросы, которые встанут перед ней в течение рабочего дня и которые необходимо будет решить. Чего греха таить, хлопотная у нее должность. Каждый новый день непредска-

зум. Нередко приходится решать, помимо организационных вопросов, еще и личные. Случается, и семейные, водители ведь живые люди.

В службе стабильно проходят мероприятия, направленные на дальнейшее совершенствование организации перевозок, повышение уровня и культуры обслуживания пассажиров, повышение квалификации работников. В частности, традиционно проводились и проводятся конкурсы профессионального мастерства. Что касается братских водителей, они демонстрировали свое искусство вождения не только на городском уровне, но также на республиканском и всесоюзном.

Основной задачей конкурса является совершенствование знаний и мастерства водителей, выявление лучших из них и распространение опыта среди коллег. Одновременно повышается роль и популярность профессии водителя троллейбуса как основной профессии городского электрического транспорта. Это, в свою очередь, не может не сказываться на улучшении качества обслуживания пассажиров, повышении безопасности движения и обеспечении его регулярности.

Самый первый конкурс профессионального мастерства со-



Июнь 1996 г. Конкурс профмастерства водителей троллейбусов

стоялся в 1985 году на территории депо. Первый победитель - Борис Иванович Пришибилович - не ударил в грязь лицом также и на всероссийском конкурсе, заняв почетное второе место.

Всего за годы существования предприятия конкурсов было шесть. Последний, состоявшийся в 1998 году, также выявил своего победителя. Причем довольно неожиданно, как говорится, вопреки прогнозам. Им стал Сергей Костин, набравший в сумме больше всех баллов (236).

Каждый последующий конкурс отличается от предыдущего, проходит более слаженно, свидетельствует о возрастающем качестве подготовки участников. Победителей традиционно награждают призами и подарками. Водителю, занявшему первое место, автоматически повышается классность, впридачу предоставляется для дальнейшей работы более новый троллейбус.

Мастерство ЗИФЫ АСКАТОВНЫ ЛАГЕРЕВОЙ несведущему человеку оценить по достоинству трудно, практически невозможно. А между тем оно необходимо и самого высокого класса, поскольку в ее руках находится основной документ, планирующий работу всего предприятия, - расписание движения троллейбусов в целом и по каждому маршруту в отдельности.

Расписание движения составляется на основании наряда подвижного состава, который есть не что иное, как первичный расчетный план пассажирских перевозок. Именно инженер по расписанию определяет число машин, назначаемых на линию, и распределяет их по маршрутам и часам дня, а также продолжительность работы подвижного состава, его эксплуатационную скорость и т.д.

Составление маршрутных расписаний движения - сложный процесс, состоящий из многих этапов, связанных между собой определенными зависимостями. Расписание составляется с учетом характеристик пассажиропотоков, заданного режима работы ремонтных бригад, экономики транспортного хозяйства. Поэтому нельзя обойтись без многочисленного варьирования. Причем вручную.

Зифе Аскатовне, учитывая зависимость каждого последующего этапа от предыдущего, иногда приходится рассчитывать пять-шесть вариантов. С учетом, разумеется, такого понятия, как регулярность движения. Ни к чему мудрствовать лукаво, чтобы судить о регулярности движения - оно является таковым, если фактические интервалы между троллейбусами равномерны на всем протяжении маршрута и в каждый период времени точно соответствуют интервалам, установленным расписанием. Нарушение интервала движения, как известно, выбивает из колеи и троллейбусников, и пассажиров. Совершенно независимо от времени года. Хотя в расписании отражается и этот факт: в зимний

период (с 15 октября по 15 апреля) с учетом погодных явлений на каждый маршрут дается больше времени, чем в летний (с 15 апреля по 15 октября).

Премудрости должности инженера по расписанию постигались Лагеревой, понятно, не сразу. Чтобы стать высококвалифицированным специалистом, каковым она является сегодня, понадобилось время. Начиная с 1986 года, шел ее профессиональный рост. Братское троллейбусное управление, кстати, является для Зифы Аскатовны единственным по сегодняшний день местом работы.

З. А. Лагерева:

- «От добра добра не ищут» - так ведь в народе говорят. Я вполне согласна с этим. Да и чего искать?.. Все, вроде, определено в моей жизни: работа, дом, семья. Дочка уже совсем взрослая. Что касается непосредственно моей профессии, ее найти помог отец моей школьной подруги. Именно он посоветовал связать свою судьбу с городским электрическим транспортом. С тайным умыслом, между прочим, чтобы жить в городе. Раньше ведь после окончания вузов в обязательном порядке следовало распределение. И было это делом нешуточным. Став дипломированными специалистами (в нашем случае), можно было быть уверенными в том, что распределят в город. Троллейбус, как, впрочем, и трамвай, является исключительно городским средством перевозки. Тогда, в семнадцать лет, мне было, в принципе, все равно, куда идти учиться. Аттестат зрелости имела отличный, все пути открыты, нужно было только выбрать один. Мой путь, считаю, избран правильно. Надеюсь, навсегда.

Как известно, одной профессиональной доблести недостаточно, чтобы пользоваться уважением в коллективе. У Зифы Аскатовны не занимать и чисто человеческих достоинств. Люди тянутся к ней, чувствуя ее искренность, доброту, отзывчивость, желание помочь и словом, и делом. Неудивительно, что два года назад она была избрана председателем профсоюзной организации БТУ.

В службе движения, несмотря на то, что она по своему составу является женской, принято четко по-мужски решать поставленные задачи. Не остается без внимания ни одно нарушение. В зависимости от тяжести следует мера наказания, причем довольно жесткая. Здесь считают, что хороший работник не всегда является хорошим человеком. А «хороший человек» - еще не профессия. Пожалуй, это и есть основное кредо движенцев.

Основная масса пассажиров очень поверхностно представляет: что же такое есть на самом деле троллейбусное

управление города Братска. Люди руководствуются, главным образом, тем, что видят. А видеть приходится не так уж и много. По сути, ровно столько, сколько и положено пассажиру... рядовому.

А именно - некий электрифицированный объект, постав-



1999 год. Коллектив участка ТРМ

ленный на колеса и подходящий строго определенным маршрутом к остановке. Иногда с опозданием. Разумеется, пассажиры где-то в глубине души находят оправдание задержкам троллейбусов, допуская (согласно логике), что, помимо дорог и остановок, существует еще и другая жизнь. Жизнь, в которой есть место гаражам, мастерским и еще каким-то службам, направленным на то, чтобы троллейбус мог реализовываться, то есть перевозить пассажиров.

Несколько не умаляя роли многочисленных служб ТУ, СЛУЖБУ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА вполне можно назвать одной из ведущих, поскольку именно она «держит на плаву» предприятие, занимаясь ремонтом и техобслуживанием всего подвижного состава. Подчеркивая значимость этого подразделения, следует пояснить сам факт своевременного выпуска троллейбуса на линию - он свидетельствует о полной надежности и безопасности проезда.

В течение последних семи лет начальником службы под-

вижного состава является АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ БЕЛОВ. Именно в его руках находятся все нити, приводящие в движение сложный механизм оперативного руководства ремонтными работами и техобслуживанием подвижного состава. Должность, прямо скажем, обязывает! Требует огромной ответственности, сопряжена с многочисленными трудностями, главным образом, по содержанию в технической исправности всех вверенных машин, всех 52-х троллейбусов.

Каждый троллейбус перед выездом из ворот БТУ при полной своей экипировке подвергается целому ряду мероприятий, проводимых в комплексе зданий и сооружений, именуемом троллейбусным депо. Заглянем сюда, на огороженную территорию (разумеется, с согласия руководства) и совершим небольшую экскурсию.

Служба подвижного состава включает в себя два участка: профилакторий и троллейбусно-ремонтные мастерские (ТРМ). Начнем знакомство с последнего.

Итак, все плановые, капитальные и текущие ремонты, а также изготовление отдельных запасных агрегатов, частей и деталей для эксплуатационных нужд - на плечах коллектива троллейбусных мастерских.

Первым старшим мастером механических мастерских был Виктор Иванович Зиновьев. Вторым человеком возглавившим этот участок, стала Валентина Дмитриевна Тихонова. Она внесла очень большой вклад в развитие ТРМ. Именно при ней была создана бригада планового ремонта, при слиянии которой с механиками и появился участок ТРМ.

К слову сказать, Валентина Дмитриевна до сих пор остается желанным гостем на предприятии. Многие помнят ее метод хозяйствования, при котором в механических мастерских был наведен завидный порядок. Будучи весьма грамотным специалистом, она много сил тратила на совершенствование методов работы троллейбусно-ремонтных мастерских. В частности, на рационализаторство. Имея за плечами профессию токаря, при необходимости нередко и сама становилась к станку.

Тихонова старалась по возможности мирным путем решать какие бы то ни было конфликты. Никогда не давала в обиду своих подчиненных, решала проблемы на месте и по-своему, то есть не вынося сор из избы. Все это сказывалось положительным образом как на работе коллектива, так и на его микроклимате.

Впоследствии, после ухода Тихоновой, участок троллейбусно-ремонтных мастерских возглавил Валентин Степанович Гратий. Он человек очень хорошо известный на предприятии, работающий со временем его формирования

и потому знающий все узкие места не только вверенного ему подразделения, но и службы в целом. Являясь ветераном троллейбусного управления, Валентин Степанович, по большому счету, считает себя ответственным за прошлое предприятия, его настоящее и будущее. Болея всей душой за общее дело и зная настоящую цену успеху (и неуспеху), Гратий с удовольствием делится своей добровольной нощей с людьми надежными, работающими. Людьми, которых он, заняв должность начальника участка ТРМ, лично пригласил работать в свой коллектив. Причем вел поиск будущих сотрудников не только в привычном окружении, но и на других предприятиях города.

О некоторых бывших работниках службы вспоминает с сожалением. В частности, о талантливых рационализаторах Петре Ивановиче Пилипенко и Петре Ивановиче Никифорове. Их усилиями было создано очень много нужных для работы приспособлений, которые по сей день находят применение в службе.

Сегодня дела с кадрами на участке обстоят вполне благополучно, и все силы расходуются на решение вопросов производственных. Информация о минувших сутках дает пищу дню наступившему, поэтому свою работу Валентин Степанович ежедневно начинает с обхода вверенных «владений». И первый визит - в экипировку.

Проверка состояния оборудования, механизмов, рабочих мест, условий труда - неотъемлемый элемент утренних обязанностей с последующим устранением обнаруженных недостатков. Систематизация данных анализов причин выхода из строя агрегатов и оборудования троллейбусов дает толчок к совершенствованию организации производства, его технологии и механизации; предупреждению брака и повышению качества выпускаемых запасных частей. В конечном счете предприятию обеспечен ритмичный выпуск продукции всеми цехами участка.

К основным цехам троллейбусно-ремонтных мастерских относятся электроцех, агрегатный и токарный цехи. Перед их коллективами стоят конкретные задачи, в решении которых весомым является мнение признанных авторитетов. Коллектив электроцеха, состоящий из шести человек, к примеру, занимается ремонтом электродвигателей под руководством своего бригадира Аркадия Семеновича Семячкова, принадлежащего как раз к числу тех людей, которые своими деловыми качествами и профессионализмом привлекли в свое время внимание В. С. Гратия и были приглашены работать в БТУ. Аналогична история прихода в ТРМ и обмотчика Григория Пав-

ловича Шафрая. Став троллейбусниками, они (в своем новом качестве) не расстаются со старой привычкой работать на совесть.

Добросовестно справляется с обязанностями обмотчицы и Тамара Андреевна Желещикова. «Ведет» до победного конца каждый двигатель. Любую задержку принимает близко к сердцу, прилагает максимум усилий для успешного решения проблемы, вплоть до созыва «консилиума».

Афхат Асхатович Шаматов сегодня является специалистом по тяговым двигателям. Оставил не так давно по уважительной причине водительское место в кабине троллейбуса, он тем не менее не покинул коллектив ТУ. Решил переквалифицироваться и уже довольно уверенно ощущает себя на новом поприще.

О тех, кто добросовестно здесь трудился раньше, тоже не забывают. Несколько лет проработали в электроцехе обмотчиками Татьяна Бычкова, Татьяна Брюханова, Дина Ивановна Смышляева. Долгое время отлично работал Михаил Михайлович Сухоруков, находясь в пенсионном возрасте, не уступал молодым.

Коллектив агрегатного цеха обеспечивает ремонтные бригады запасными частями: занимается их ремонтом, реставрацией, доводкой до «кондиции». Основную массу работающих здесь на 25-летнем рубеже предприятия можно отнести к категории новичков, которые уже успели себя проявить. Это, в частности, специалист высокого класса Анатолий Александрович Волков.

Третий по значимости и количеству работающих - токарный цех. Его коллектив, прямо скажем, не велик и состоит всего из трех человек. Но дело свое знает. Так, на все пять баллов можно оценить и знания, и умения ветерана цеха, токаря четвертого разряда Веры Михайловны Мещеряковой.

Не уступает в своих показателях и токарь-универсал Петр Михайлович Ляпко. Однаково успешно, на уровне пятого разряда, он производит как токарные, так и фрезерные, и строгальные работы.

Без каких-либо нареканий работает представитель молодой смены Алексей Леонидович Гороховский.

К вспомогательным службам участка ТРМ относятся столярный и заготовительный цехи, вулканизаторный, аккумуляторный и инструментальный участки. Что касается заготовительного цеха, то объем его работ напрямую зависит от аккуратности пассажиров. Здесь руками обойщиков приводятся в порядок (если это возможно) и шьются новые чехлы для сидений. Имеется в цехе и кому постирать, то есть своя прачка. Уже много лет стоит на страже чистоты Нина Павловна Михно, в прошлом водитель троллейбуса.

Обойщица Антонина Георгиевна Черненок тоже не новичок - работник давнишний, проверенный.



1999 г. Н. П. Михно - прачка, А. Г. Черненок - обойщица

Вот оценить старания работников столярного цеха пассажирам практически невозможно, поскольку они, эти старания, направлены в основном на хозяйствственные и бытовые нужды предприятия. Что тоже очень важно. Здесь, как говорится, все профессии нужны, все профессии важны.

В том числе и представителя вулканизаторного участка Олега Владимировича Луцкина, отвечающего за качество резинотехнических изделий для троллейбусов.

Работа аккумуляторщиц очень специфична, требует дружбы с такой наукой, как химия, внимательности. И то, и другое присуще Валентине Андриановне Таракановой, в течение последних пятнадцати лет осуществляющей контроль за состоянием плотности электролита и перезарядку аккумуляторов.

Не так давно обязанности аккумуляторщицы исполняет З. Иванова. И довольно успешно.

Восстановление аварийных машин производит так называемая вспомогательная бригада под руководством Николая Николаевича Супруна, прошедшего до назначения бригадиром, подобно В. А. Таракановой, школу вождения троллейбусов. Не исключено, тех самых, которые теперь ему приходится возвращать к жизни.

А продлением жизни троллейбусов посредством проведения целого комплекса работ занята бригада плановых ремонтов, состоящая из четырнадцати человек. Это в основном электрики, слесари по ремонту и кузовным работам. Многие представители перечисленных профессий работают давно, а значит, имеют высокую квалификацию. К примеру, электрослесарь четвертого разряда Василий Иванович Пивень - поистине ас в области электрооборудования. Друзья шутят о его профессионализме с присущей каждой шутке долей правды. Говорят, что если даже ночью разбудить Василия Ивановича и привлечь к работе, он с закрытыми глазами сделает все в лучшем виде.

Пивень приехал в Сибирь с Волги, из города Балаково. За десять лет работы в ТУ зарекомендовал себя одним из самых квалифицированных электриков. Результаты его труда всегда блестящи.

Много лет добросовестно трудится Борис Михайлович Попов, слесарь по ремонту механического оборудования.

Хорошими специалистами в бригаде считаются бывшие водители Анатолий Владимирович Никифоров и Михаил Николаевич Базитов. Переходя в TPM, они освоили профессию слесаря.

Каждый плановый ремонт осуществляется согласно утвержденному графику, с указанием сроков исполнения. Применяемые к троллейбусу меры зависят главным образом от его пробега. Так, на технический осмотр второго объема (ТО-2) машина попадает через каждые 8000 километров пробега, то есть раз в полтора-два месяца, сроком на одну рабочую смену. Это, так сказать, профилактический ремонт.

Текущий ремонт (ТР) положен троллейбусу через каждые 90000 километров пробега, и длится он две недели.

Наконец, самый длинный ремонт (в течение месяца) - капитальный (КР) - положен троллейбусу, имеющему пробег 270000 километров. Раньше, не имея обязательного разрешения Москвы на КР, троллейбусы отправлялись в другие города - Куйбышев, Минск, Уфу. Дело это было хлопотным и далеко не всегда оправдывало себя, так как после возвращения машины в родное депо требовалось не менее двух недель на то, чтобы привести ее в рабочее состояние. Сегодня, осуществляя КР преимущественно своими силами, коллектив участка TPM, да и ТУ в целом, оказывается в ощутимом выигрыше. Об этом свидетельствуют и качество работ, и сроки их выполнения. Как, впрочем, и данные комиссии по приемке троллейбусов после капиталь-

ного ремонта, в состав которой входят инженер производственно-технического отдела, контрольный мастер, начальник участка ТРМ и водитель данного троллейбуса.

Коллектив участка ТРМ, тесно сосредствуя с коллективом участка профилактория, не ограничивается лишь принадлежностью к одной службе и общей крышей. Ремонтники, если возникает необходимость, всегда идут навстречу своим коллегам. Здесь работает железный механизм помощи тружеников электротранспорта друг другу. Согласно ему каждый троллейбусник должен поддерживать другого. Обязан!

Аналогично действует данное правило взаимопомощи и в коллективе профилактория. С той же самой формулировкой. Как аксиому принял к личному сведению устю братских горэлектротранспортников **АЛЕКСАНДР ЕФИМОВИЧ ВИДЯШОВ**, пять лет назад возглавивший этот участок.

Большой след в работе участка оставил Владимир Николаевич Денисов, некогда руководивший им. Впоследствии он был назначен на должность главного инженера предприятия. Проявил себя дальенным работником, а также ценным специалистом в области человеческих отношений.

Знакомясь с тружениками БТУ, не устаешь удивляться географическим сюрпризам их биографий. Александр Ефимович, к примеру, с 1974 года проживая в Братске, остается по-прежнему человеком, влюбленным в Сахалин. Этот некогда популярный остров с нормальной погодой является родиной Видяшова. Именно там проявились его первые симпатии и привязанности. К миру кино, в частности. Потому и профессию выбрал соответствующую - киномеханика. Переехав в Братск, трудился в киносети.

Многие, конечно, помнят, насколько популярны и любимы были раньше кинотеатры, оставаясь долгое время основными очагами культуры в провинциальных городах. Поверить в семидесятых-восьмидесятых годах в предсказания о том, что кино будет вытеснено телевидением, было невозможно. А случилось именно так. Несомненно, следующий выбор - в пользу Братского троллейбусного управления - подобного разочарования А. Е. Видяшову не принесет. Троллейбусам по всем прогнозам не грозит участь скорого забвения. Вытеснить его на обочину жизни будет, по крайней мере в ближайшие сто лет, трудновато. Горожане сроднились с троллейбусом, предпочитают его остальным видам транспорта. И сегодня, обеспечивая ежесуточный выпуск на линию технически исправного подвижного состава, начальник участка профилактория делает все от него зависящее не только для сохранения, но даже и повышения рейтинга троллейбуса.

Цель профилактических мероприятий сводится к выявлению неисправностей и предупреждению износа деталей. Ежедневный осмотр (ЕО-1) всего подвижного состава производится в течение двенадцати часов (с восьми вечера до восьми утра) усилиями четырех бригад, в каждую из которых входят слесари-механики, электрики и мойщицы.

Помимо профилактического обслуживания, на участке выполняется заявочный, то есть непредвиденный ремонт. Если у троллейбуса, находящегося на линии, случается поломка, его возвращают в ТУ, устраняют неисправности и вновь отправляют в строй.

Все троллейбусы поделены на четыре группы и закреплены за бригадами. Каждая бригада отвечает за свои конкретные машины. В том числе и за их чистоту (отработав день, все без исключения машины принимают обязательные водные процедуры). Такой подход позволяет говорить о повышении качества выполняемых работ, а значит, о повышении надежности подвижного состава. Самой лучшей по своим показателям считается бригада, возглавляемая Николаем Адамовичем Цемахом.



Лучшая бригада ЕО цеха профилактория. Бригадир Н. А. Цемах

На участке, как во всяком здоровом коллективе, ценят работников добросовестных, исполнительных. Если человек того достоин, на похвалу не скрупятся. Так, о водителе-перегонщике Зинаиде Алексеевне Ивановой отзываются как

о настоящем виртуозе, способном проехать даже там, где это невозможно. Она профессионал с большой буквы, за рулём без малого четверть века.

Более десяти лет хорошо работает электриком в заявочной бригаде Владимир Владимирович Калинин. Пришел в ТУ после школы.

Пользуются уважением слесари по ремонту подвижного состава Александр Григорьевич Семенчук и Виктор Алексеевич Степулов. Если троллейбус заходит к ним на ремонт, то покидает его с оценкой проделанных работ «отлично».

Доволен коллектив мастерством Петра Петровича Кузьменко и Любови Александровны Супрун - водителей-перегонщиков с большим опытом и стажем.

С момента становления ТУ, то есть все 25 лет старается не ударить в грязь лицом, борясь за опрятность салонов и внешний вид троллейбусов, мойщица Александра Петровна Власова. «Чистота - залог успеха» - таков девиз каждого ее рабочего дня.

Более десяти лет заботится о чистоте машин мойщица Нина Владиславна Малышева.

Остался верен коллектику троллейбусников Виталий Алексеевич Чунин. Освоив в БТУ до призыва в ряды Вооруженных Сил профессию слесаря-электрика, решил не терять достигнутого и вернулся вновь сюда. Сегодня является обладателем высокой квалификации.

Судьбой вполне доволен. И она к нему благосклонна - Чунин является почетным работником ГЭТ.

Говоря о работниках службы подвижного состава, нельзя не отметить труд Игоря Васильевича Стрекаловского. Сегодня он не работает в БТУ, но троллейбусники его не забывают, по сей день обращаются со своими просьбами. И не мудрено, ведь у Игоря Васильевича «золотые» руки. Все умеет починить: и часы, и цепочку, и многое другого.

Почти двадцать лет проработал он на предприятии. Сначала инструментальщиком в службе ПС, где и раскрыл свои таланты, воплощая в жизнь идеи рационализаторов. Потом перешел кабельщиком в энергослужбу.

Судьба, всем известно, вещь тонкая. Не терпит суety. Предполагает ощутить важность момента и оказаться в нужное время в нужном месте. Может быть, благодаря его величеству Случаю. Именно случай помог Алексею Ивановичу Белову занять свое место в БТУ - должность начальника подвижного состава. Да и Братск как постоянное место жительства был выбран им не в одночасье, не сра-

зу, а благодаря стечению целого ряда обстоятельств. Не исключено, что случайных.

Приехал Белов в молодой строящийся город в 1967 году из Перми в длительную командировку в качестве наладчика на пусковой объект, каковым тогда являлся Братский лесопромышленный комплекс. Именно пермяки осуществляли тогда все пусконаладочные работы в бумажной промышленности.

Прошли годы, и когда речь зашла о завершении командировки, а значит, об отъезде пермских наладчиков (переброске их на другой объект), Алексею Ивановичу, к тому времени уже женатому человеку, было предложено остаться. Что он и сделал, заняв должность главного энергетика биолесохимического и канифольно-экстракционного заводов (БЛХЗ и КЭЗ).

В Братское троллейбусное управление Белов пришел позже, в 1993 году, благодаря полученной в разговоре со знакомым информации о вакантной должности начальника СПС. Был заинтересован услышанным. А встреча с руководством ТУ определила ход дальнейших событий, и в результате - перевод на новое место работы.

Есть много нюансов, которые способны как-то объяснить задержку выполнения тех или иных работ и реабилитировать их исполнителей. Хотя бы возможностью передвинуть сроки исполнения. Подобное объяснение, как и любое другое, не может оправдать отсутствия на линии должного числа троллейбусов. Пассажиру не скажешь: «Приходите на остановку завтра». Такая шутка здоровья вряд ли кому прибавит, ведь речь идет не просто об опоздании отдельного человека - о нарушении привычного ритма города. А это уже совсем не смешно. И потому А.И.Белов как начальник службы подвижного состава каждый свой рабочий день встречает в готовности № 1.

А. И. Белов:

- Трудно бравым голосом говорить о готовности машин, если они давно находятся в эксплуатации. Ни для кого не секрет, что парк БТУ в большинстве своем, увы, стар. Именно в этом и заключается наша основная проблема, усугубляют которую городские дороги. Точнее, их качество. В идеале покрытие дорог, предназначенных для эксплуатации троллейбусов (согласно СНиП), должно соответствовать самым высоким показателям. Но об этом пока остается только мечтать. Немного вздохнуть удается в зимний период, когда снежный наст сглаживает на дорогах многочисленные неровности. Но это уже заслуга матушки-природы. Коллективу службы подвижного состава

уповать на подобную милость свыше, конечно, не приходится. Расчет только на себя, свои силы. А вдохновляет нас в первую очередь осознание собственной необходимости. Троллейбус городу нужен, жизненно необходим. У него большие перспективы. А значит, у троллейбусников тоже.

Первостепенным объектом при пуске ТУ считалась (и не



Отлично работает и весело умеет отдыхать дружный коллектив энергослужбы

без основания) СЛУЖБА ЭНЕРГОХОЗЯЙСТВА, главная задача которой заключается в обеспечении подачи электрического тока каждому движущемуся троллейбусу. Ведь что означает прекращение подачи тока, пусть даже на короткий промежуток времени? - Полную остановку движения троллейбусов. Значит, для города - это чрезвычайное происшествие. Другими словами, роль энергетиков особенно важна и заметна в чрезвычайных ситуациях. Когда все в порядке, о них, как говорится, не вспоминают, что в конечном счете и является лучшей оценкой деятельности энергослужбы. В таком определении, конечно, имеется доля шутки. А если серьезно, то бесперебойная подача энергии - дело совсем не простое...

Троллейбус, как, впрочем, и трамвай, работает на постоянном токе напряжением 600 вольт. От электростанции же поступает ток переменный и значительно более высокого напряжения. Поэтому, прежде чем передать ток подвижному составу, необходимо изменить

его характеристики. Для этого существуют установки, называемые тяговыми преобразовательными подстанциями.

Они и преобразуют трехфазный переменный ток, поступающий из энергосистемы, в постоянный ток нужного напряжения. Для приема энергии от энергоснабжающей системы и распределения ее между преобразовательными агрегатами на подстанции предусмотрено распределительное устройство высокого напряжения (РУ).

В составе службы три тяговые подстанции общей мощностью 7200 киловольт/ампер.

Сегодня в энергослужбе ТУ занято тридцать человек. Их основная забота - обслуживание (эксплуатация, ремонт и устранение аварий) тяговых подстанций, распределительного устройства 10 кВ ТП «Депо», контактных и кабельных сетей. Возглавляет службу ОЛЬГА ВЛАДИМИРОВНА БАЖЕНОВА.

После окончания в 1979 году Томского политехнического института Ольга Владимировна приехала в Братск. Ее специальность - энергетик. В ТУ начинала электромонтером по релейной защите. С 1981-го по 1994-й год работала начальником участка тяговых подстанций. Затем была назначена на должность начальника энергослужбы, с обязанностями которой успешно справляется и по сей день. Судя по всему, Баженова состоялась как специалист. Кстати, здесь, в Братске, она смогла успешно реализоваться не только в профессиональном выборе, но и в семейном тоже. Именно в этом городе Ольга Владимировна нашла свое личное счастье.

Приятно отметить, что вверенный ей коллектив живет полнокровной и насыщенной жизнью, не поддаваясь неувзгодам и передрягам сегодняшнего дня. По-прежнему у энергетиков в цене совместные поездки на лоно природы, празднование дней рождений и других важных для них событий. В общем, все как в хорошей дружной семье, имеющей свои устои, традиции и даже... свой гимн, написанный для особо торжественных случаев собственными поэтами.

В составе службы два участка - тяговых подстанций, возглавляемый СЕРГЕЕМ АКИМОВИЧЕМ ЖДАНОВИЧЕМ, и контактно-кабельных сетей, возглавляемый ИГОРЕМ ВИКТОРОВИЧЕМ ПИГАЛОВЫМ.

Жданович - выпускник Иркутского политехнического. В Братском ТУ с 1982 года, после распределения. Работал в депо. Перейдя в энергослужбу, поочередно освоил буквально все профессии, трудился на всех участках. Будучи че-

ловеком уравновешенным, спокойным и серьезным, снискал уважение окружающих. В том числе и как профессионал.

Что касается Пигалова, то он был принят в ТУ на должность электромонтера контактной сети, а через 5 лет назначен на должность начальника участка контактно-кабельных сетей. До него участок возглавлял Александр Юрьевич Белковский. В связи с его переездом должность освободилась. Срочно нужен был специалист, имеющий специальную подготовку. Им оказался Игорь Викторович.

Нужно сказать, что в энергохозяйстве не было и нет людей случайных. Все, кто здесь трудится, являются специалистами высокого класса, мастерами своего дела. Дорожат коллективом, его добрым именем. Отсюда и стабильность, и высокий профессионализм.

На участке тяговых подстанций задействованы пять энергодиспетчеров и пять электромонтеров (оперативный персонал). Имеется также ремонтный персонал в количестве трех человек.

Сегодня рабочее место энергодиспетчера автоматизировано, оснащено телеуправлением и находится непосредственно в ТУ (раньше на каждой подстанции был постоянный оперативный персонал). Посторонним вход сюда строго воспрещен, поскольку отвлечь диспетчера нельзя - в любой момент на линиях может произойти все что угодно. Особенно сложным является зимний период. Всю смену энергодиспетчер находится в напряжении, в постоянной готовности оценить сложившуюся ситуацию и немедленно принять решение. Правильное решение! Для этого необходимо многое, в первую очередь умение, быстрота, знание многочисленных инструкций.

Режим работы этой службы круглосуточный, так как владеть ситуацией необходимо все 24 часа - и днем, и ночью.

Основная масса работников участка тяговых подстанций - не новички в своем деле. Это люди, проверенные годами и делами, настоящие профессионалы, обладающие выдержанкой, понимающие с полуслова все, что от них требуется в данной обстановке. Среди умудренных опытом ветеранов следует отметить Тамару Георгиевну Селянко и Татьяну Александровну Стяжкину - они оперативники. Хорошо трудится бывший водитель троллейбуса, а ныне электромонтер Татьяна Андреевна Павлова.

Кстати сказать, профессией электромонтера тяговых подстанций овладеть можно только на своем рабочем месте: ни в техникумах, ни в институтах ее не получишь. Но при

этом требуется иметь хотя бы начальное образование электрика. А в дальнейшем все зависит от желания человека работать и от времени. Необходимый профессионализм приходит именно со временем, в процессе обучения, стажировки, каждодневной практики.

Почти четверть века отработали в службе Ольга Николаевна Баяндрова, Валентина Григорьевна Григорьева, Анна Дмитриевна Тонких и Фаина Васильевна Иглина. Теперь они на заслуженном отдыхе, но всегда желанны в родной службе.

Из числа энергодиспетчеров профессионалами являются Елена Васильевна Худякова и Анна Васильевна Беляева. Достаточно опытными работниками считаются также Екатерина Алексеевна Мирошниченко и Любовь Петровна Гринчак.

Дежурного электромонтера в настоящем времени - Эльвиру Владимировну Костюк - в коллективе в шутку называют «наш резерв»; в случае необходимости она может работать и за пультом.

Первым старшим мастером участка тяговых подстанций, а точнее, тяговой подстанции № 1 был назначен прибывший из Иркутска Разым Нургалеевич Галеев. Он много времени уделял обучению оперативного персонала. Как, впрочем, и его преемник - Иван Федорович Брюзгин. При Брюзгине, кстати, была организована ремонтная база для проведения ремонтов электрооборудования.

Ремонт электрооборудования требует довольно кропотливого труда. Этим (каждый в свое время) занимались электромонтеры Виктор Васильевич Вычкин, Лев Евгеньевич Юдинцев, Владимир Анатольевич Чиган, Игорь Васильевич Стрекаловский. Сегодня ремонт электрооборудования тяговых подстанций в руках Александра Павловича Волкова.

Первым старшим мастером участка контактной сети был Владимир Михайлович Казанков, под чьим руководством в тот период работала бригада электромонтеров в количестве восьми человек. Сегодня бригада электромонтеров контактных сетей состоит из тринадцати человек, некоторые из них работают уже более двадцати лет. Их основная роль - обслуживание контактных сетей, их рабочие места - где только проходят троллейбусные маршруты.

Работа электромонтеров очень сложна, требует огромной подготовки и крепкого здоровья, поскольку работать приходится с напряжением, на семиметровой высоте, при любых погодных условиях. Если аварийные работы, в частности, по устранению обрыва контактной и тросовой се-

тей, производятся в течение дня, то плановые - исключительно в ночное время, когда нет движения троллейбусов, то есть с часу ночи до пяти утра. Нередко приходится устранять аварии и в тридцатиградусный мороз, часто при плохом освещении городских улиц.

Электромонтеры, несмотря на трудности своей профессии, считают ее тем не менее очень престижной, а свою службу - одной из самых важных. Нет здесь такого понятия, как текучка кадров. Если кто и уходит, то только из числа вновь прибывших, и главным образом, по причине неподходящего здоровья.

Профессия электромонтера требует высокой оперативности, которая напрямую зависит от стажа. Поэтому здесь очень ценят людей, работающих в службе много лет. Одним из таких является Александр Михайлович Иванов. Он, пожалуй, старейший из работников. Пришел в ТУ в декабре 1974 года по объявлению в газете о наборе электромонтеров-эксплуатационников. То был период подготовки управления к пуску - шел монтаж контактной сети.

Непосредственно на своем рабочем месте Александр начал постигать азы будущей профессии, которой, между прочим, больше нигде обучиться в городе нельзя. Разве что на железной дороге. Проработав в ТУ около года, он ушел в армию. Отслужив, вновь вернулся сюда.

Шли годы, приходил опыт, рос профессионализм. Через какое-то время Александру был присвоен пятый, самый высокий разряд.

У Александра Михайловича растут два сына, которые во многом хотят походить на отца. Касается это и выбора будущей специальности. Жаль только, что лишь понаслышке знают они, чем занимается их отец. Не могут увидеть собственными глазами, из чего состоят его трудовые будни. Знают только, что очень ответственен и опасен этот труд. Но и очень почетен.

Не меньшего почета и уважения заслуживают и коллеги А. М. Иванова - Николай Семенович Калашников, Валерий Иванович Храмов, Владислав Алексеевич Лысов и Виталий Павлович Кулаков, обладающие также немалым опытом работы, который щедро передают молодежи.

Не всегда гладко работалось коллектиvu службы энергохозяйства. Подчас из-за халатного, порой преступного отношения некоторых организаций к своим обязанностям возникали крупные аварии на контактных и кабельных сетях. Например, в 1980 году имел место случай повреждения сразу нескольких кабелей 600 В, запитывающих контактные сети от тяговой подстанции № 1. Причина: на ули-

це Южной велись буровые работы без предварительного согласования с БТУ. В результате троллейбусное движение было парализовано на целые сутки.

Большие проблемы для троллейбусников сопряжены также с самовольными провозами по городу негабаритных грузов. Это, как следствие, ведет к повреждению контактной сети. Одна из самых больших аварий такого плана произошла в январе 1991 года. На автомобиле, принадлежащем одной из городских организаций, без предварительного согласования следовал негабаритный груз. На улице Комсомольской у автомобиля самопроизвольно поднялся кузов, в результате произошел зацеп за контактную сеть, которая на участке длиной в 700 метров была вся собрана. На место аварии прибыли абсолютно все электромонтеры контактной сети службы. Восстановительные работы велись семнадцать часов в крайне суровых условиях: при 35-градусном морозе, сильном ветре и полном отсутствии освещения в ночное время.

Провоз всех негабаритных грузов (свыше 4,5 метра) требует обязательного предварительного согласования и осуществляется в присутствии контактников. Раньше, когда активно велось возведение жилых массивов, с такими заявками в основном обращались строители. Сегодня очередь предпринимателей, транспортирующих, как правило, киоски и ларьки.

За 25 лет существования ТУ арматура в контактных сетях приходит в негодность. Поэтому планомерно, по мере поступления средств, ведутся работы по замене изношенного оборудования и спецчастей на новое. При соблюдении строгого контроля и документации, поскольку действия работников связаны с риском для жизни. Здесь ошибок быть не должно, слишком высока их цена. Случиться может всякое, поэтому служба всегда находится в боевой готовности.

ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ троллейбусного управления, возглавляемый **ТАТЬЯНОЙ АЛЕКСАНДРОВНОЙ АНДРЕЕВОЙ**, небольшой и состоит всего из трех человек (включая начальника отдела). Под началом Татьяны Александровны работают инженер-технолог Александр Петрович Анищенко и инженер ПТО Надежда Юрьевна Морозова. Бессспорно, люди они разные, различен у них и стаж работы в управлении. Но есть общие черты, характеризующие их в одинаковой мере обязательными, исполнительными и грамотными работниками.

Вообще, чтобы представить себе поле деятельности всего

отдела, следует все-таки познакомиться с обязанностями каждого его сотрудника. Если говорить непосредственно об Андреевой, то следует подчеркнуть, что она - ветеран. Без малого 25 лет работает на предприятии, причем большую часть времени - именно в этом отделе. Свой немногоЧисленный коллектив ценит высоко и характеризует исключительно с положительной стороны.



1992 г. Коллектив планово-производственного отдела

Согласно должности, Татьяна Александровна - активный участник разработок планов внедрения новой техники и передовой технологии, механизации и автоматизации производственных процессов. Она осуществляет контроль за выполнением планов, составляет отчеты по формам статистической отчетности. Ежегодное составление технического паспорта предприятия также лежит на ее плечах, как и многое другое.

В основные обязанности инженера ПТО Н. Ю. Морозовой входит, в первую очередь, выполнение расчетов, необходимых для составления заявок на горюче-смазочные материалы (ГСМ), подвижной состав, транспортные средства. В том числе - учет расходования ГСМ, пробега автомобилей и агрегатов. Надежда Юрьевна, в силу своих полномо-

чий, имеет также право вносить предложения по вопросам экономики и перерасхода ГСМ. Работает она на этом месте уже два десятка лет.

Александр Петрович приступил к обязанностям инженера-технолога ПТО в 1990 году. С введением в отделе этой должности возникла потребность в сотруднике, обладающем знаниями технологии производства, технологических схем и процессов. Всем этим требованиям и соответствует Анищенко. Его непосредственные функции заключаются в разработке технологических карт, инструкций, схем сборки, маршрутных карт и другой технической документации. С учетом рационального расходования сырья, материалов, соблюдения правил по охране труда, технике безопасности и промсанитарии. В том числе в проведении анализа причин брака.

А. П. Анищенко - технолог с большой буквы. Он из тех, кто мало говорит, но много делает. Обладая огромным багажом знаний и опыта, может при необходимости выполнить работу любой сложности.

Бок о бок (и в прямом, и в переносном смысле) с работниками ПТО трудятся представители другого отдела - ПЛАННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО (ПЭО), нередко сотрудничая, предпринимая совместные действия для решения многих производственных вопросов.

Планово-экономический отдел является ядром в разработке перспектив развития коллектива. Здесь аккумулируются организация и совершенствование экономической и финансовой деятельности предприятия, организация и формы оплаты труда работников всех подразделений, направленные на экономическую выживаемость в сложных условиях, реализацию и мобилизацию резервов производства.

Этот отдел, как и соседствующий с ним производственно-технический, тоже немногочислен и тоже состоит из трех человек. Возглавляет ПЭО ТАТЬЯНА ВИКТОРОВНА ПОЛЯКОВА, человек, знающий предприятие в совершенстве. Под ее началом отдел проводит глубокий анализ финансово-экономической деятельности, на основании которого определяются пути дальнейшей производственно-экономической деятельности ТУ. Здесь составляются прогнозы, так называемые бизнес-планы, определяющие существование управления без снижения объемов производственной деятельности, с учетом систематического совершенствования форм оплаты труда всех категорий работников.

Если в большом коллективе не сразу и не просто узнают-

ся люди, то в маленьком задача значительно упрощается, именно за счет численности. С 1989 года Татьяна Викторовна живет интересами ПЭО. За этот период, сложный во всех отношениях, она лишь укрепилась во мнении о своих коллегах. Характеризует их как грамотных специалистов, профессионалов с большой буквы, знающих и любящих свое дело.

Любовь Александровна Веевник пришла работать на предприятие в 1976 году. Начинала диспетчером. Затем здесь, в троллейбусном управлении, окончила курсы водителей, после чего работала водителем на линии. Параллельно училась на заочном отделении Новосибирского электротехнического института. Окончив его, некоторое время работала начальником отдела эксплуатации, затем перешла на должность экономиста в планово-экономический.

Полученные знания в сочетании с приобретенным опытом позволили Любови Александровне стать специалистом, владеющим всеми направлениями управленческой деятельности. С ее стороны поступает немало предложений по улучшению работы той или иной службы, убедительно и грамотно обоснованных экономически.

Третий член коллектива - Надежда Николаевна Ясько, также экономист: и по образованию, и по призванию, и по занимаемой должности. Приехала в Братск с Украины, с Донетчины. Было это около двадцати лет назад. За скромным перечислением биографических данных тем не менее стоит огромный отрезок времени. Легким он был для Надежды Николаевны или не очень - это вопрос второй. Главное, прижилась она в этих краях. Сибирь стала для нее местом постоянной прописки, а ТУ - единственным и неизменным местом работы.

За время работы зарекомендовала себя добросовестным, знающим свое дело специалистом. Характер имеет общительный, что позволяет ей легко сходиться с людьми. К ней часто обращаются за разъяснением по интересующим вопросам многие работники предприятия. Надежда Николаевна в доступной и доброжелательной форме всегда готова предоставить нужную информацию.

Очевидно, что прогноз работы предприятия находится в надежных руках, посему есть все основания надеяться, что он и впредь будет благоприятным.

БУХГАЛТЕРИЯ, с входящим в ее структуру планово-экономическим отделом, возглавляемая главным бухгалтером **ОЛЬГОЙ ИВАНОВНОЙ СВИТНЕВОЙ**, является самостоятельным подразделением.

До 1985 года в троллейбусном управлении бухгалтерский

учет как таковой не велся. Существовала централизованная бухгалтерия управления коммунального хозяйства, куда входило в том числе и ТУ. После радикальных перемен, выделивших Братское ТУ в самостоятельное предприятие, появилась потребность в кадрах, способных обеспечить организацию бухгалтерского учета и контроль за рациональным, экономным использованием материальных, трудовых и финансовых ресурсов, сохранность собственности предприятия. Возглавить вновь организуемый отдел должен был человек опытный, имеющий определенный стаж финансово-бухгалтерской работы на руководящих должностях, кроме того, знающий структуру предприятия и перспективы его развития, основы технологии производства, нормы гражданского, трудового и финансового права, а также налоговое законодательство. Требования к кандидатам на вакантную должность предъявлялись, бесспорно, жесткие, но тем не менее выбор состоялся.

По приглашению Анатолия Ивановича Андреева, возглавившего в тот момент троллейбусное управление, в коллектив пришел новый человек - Нелли Дмитриевна Яременко. Понадобилось, кстати, не так уж много времени, чтобы она ощущала себя полноправным членом коллектива троллейбусников, успевших отметить свое первое десятилетие. И это, разумеется, не только за счет профессионализма Нелли Дмитриевны, но и благодаря ее общительности, отзывчивости, доброжелательности. Хотя и опыт со счетов не сбросить. Это ценное качество приобретается с годами, шлифуется трудностями, увеличивается победами.

Свой профессиональный опыт Нелли Дмитриевна начала приобретать с 1949 года. Именно в этом году она окончила Московский статистический институт и уехала работать в г. Улан-Удэ. Молодой экономист с энтузиазмом приступила к исполнению обязанностей своей первой должности - райинспектора Центрального статистического управления. В Братск Яременко приехала уже будучи замужем (по переводу мужа). Бухгалтерским учетом занималась с 1960 года. До прихода в троллейбусное управление работала главным бухгалтером Ангарской лесоперевалочной базы.

На новом месте работы было к чему приложить и руки, и голову. Начинать пришлось «с нуля». Правда, не одной, а вдвоем с Ниной Павловной Сакуновой, бухгалтером по материалам. Со временем коллектив бухгалтерии вырос до семи человек.

Четвертый год работает заместителем главного бухгалтера Нина Григорьевна Грищенко. Придя в ТУ, она за

небольшой период времени сумела проявить себя очень энергичным и ответственным работником, каковым является по сей день.

Добросовестно и честно относятся к своим обязанностям Елена Вильгельмовна Зайцева (бухгалтер по налоговой ревизии), Алла Александровна Артюх (бухгалтер расчетной группы), Светлана Витальевна Себякина (бухгалтер расчетной группы).

Бухгалтер-кассир - лицо на любом предприятии известное всем. В течение последних восьми лет выдает заработную плату трудящимся ТУ Нина Елисеевна Беляева. По всеобщему признанию, её работу отличает высокая культура обслуживания и внимательность.

Внимательность - это, пожалуй, отличительная черта всех работников бухгалтерии. Хотя она в той или иной степени присуща всем женщинам. Ведь дома они, прежде всего, хозяйки, ведущие (хотется того или нет) домашнюю бухгалтерию своей семьи.

Вплоть до ухода на пенсию, а случилось это в 1997 году, Н. Д. Яременко возглавляла финансово-экономический отдел управления. Когда пришла пора расставания, тяжело пришлось всем - и ей, и коллективу. Неизвестно, кстати, кому было тяжелее, поскольку Нелли Дмитриевну здесь не просто уважали - ее ценили, ею дорожили. Сложилось так, что торжественное прощание с коллективом для Яременко стало одновременно и прощанием с Братском. Она перееzжала в другой город, поближе к своим сыновьям.

Новое место жительства Нелли Дмитриевны находится, что называется, за тридевять земель. Но несмотря на дальность расстояния, братские троллейбусники поддерживают связь с ней, не скрываются на письма, поздравления. Недавно, кстати, Нелли Дмитриевне исполнилось 70 лет, с чем от души ее поздравили бывшие коллеги. Многие из них, в том числе и нынешний руководитель отдела Ольга Ивановна Свитнева, считают себя учениками Яременко.

Именно ее рекомендовала Нелли Дмитриевна на свое место, поскольку, болея душой за судьбу предприятия, хотела передать дела в надежные молодые руки. Что в конце концов и сделала.

Ее преемница пришла в ТУ в мае 1997-го. Но встретили ее не как новичка, а как свою. Ведь начинала трудовой путь Ольга Ивановна именно в Братском троллейбусном управлении. Работала бухгалтером-расчетчиком, бухгалтером-кассиром, заместителем главного бухгалтера. Своим наставником и учителем на производстве считает именно Н. Д. Яременко.

Время, когда Свитнева делала свои первые профессиональные шаги, совпало с началом компьютеризации бухгалтерского учета на предприятии. Ни опыта, ни навыков в тот период не было ни у кого в этой области, поэтому черпали знания извне. Так, для освоения первого компьютера «Электроника», теперь кажущегося чем-то доисторическим, вроде динозавра, приходилось отправляться в Иркутск. Так или иначе, несмотря на дефициты, ТУ стремилось идти в ногу со временем. Отражалось это в первую очередь на кадрах.

Сказалось это и на Свитневой, ушедшей в 1992 году с повышением на другое предприятие: школа за плечами, вместе с полученным дипломом инженера-экономиста, была хорошая. Потому в душе хранила Ольга Ивановна верность коллективу управления. И через пять лет, приобретя опыт руководителя, с удовольствием вернулась в семью троллейбусников, где ее, как выяснилось, не забыли.

- Вернулась, как к себе домой, - делится воспоминаниями Свитнева. - Коллектив здесь хороший, работающий и очень отзывчивый. Все мы как одна семья.

Трудно представить себе самостоятельное предприятие без **СЛУЖБЫ ГЛАВНОГО МЕХАНИКА**, уполномоченной заниматься обеспечением его полноценной жизнедеятельности. Существует такая служба и в Братском троллейбусном



Готовность № 1 - таков девиз водителей отдела главного механика

управлении, возглавляемая ныне ЕВГЕНИЕМ АЛЕКСЕЕВИЧЕМ ХОРОШЕВЫМ.

Именно Евгений Алексеевич, вместе с вверенным ему коллективом, занимается вопросами тепло-, водо- и электроснабжения, энергопитания, поддержания оборудования депо в рабочем состоянии.

Так уж сложилось, что за должностю главного механика закрепился стереотип проблемной должности. Хлопотная она, требующая особого склада характера. С июня 1997 года хозяйство главного механика находится на плечах Евгения Алексеевича - достаточно крепких, чтобы сегодня констатировать: характер у него подходящий.

Вначале было непросто. Приходилось многому учиться, причем на ходу. Хорошев пришел на предприятие после ухода Федора Михайловича Седова, возглавлявшего службу в течение десяти лет и многое в ней изменившего в лучшую сторону, в тот период, когда у коллектива был очень большой объем работ. Не хватало организаторских навыков, опыта. Но благодаря большой ответственности Хорошева, его работоспособности и энергичности, вопросы решались споро. Постепенно строились и отношения с подчиненными. Сегодня в целом служба выглядит вполне благополучной.

Коллектив службы главного механика ныне насчитывает около тридцати человек - слесарей, электриков, водителей, сантехников и газоэлектросварщика. Каждый из них имеет свою зону действий, свое профессиональное лицо. Более десяти лет работает в службе, совмещая одновременно две должности - газоэлектросварщика и токаря, Александр Назарьевич Мелешко. Трудится на «отлично». Являясь исполнительным и добросовестным работником, активно и категорически выступает против любого проявления разгильдяйства. Иными словами, Мелешко - нужный человек в коллективе, авторитетный. Частенько его мнение в спорных вопросах является решающим.

Долгое время отдел страдал из-за текучки слесарей-электриков. Сегодня эту проблему можно считать решенной - бригада в числе стабильных коллективов ТУ.

Высок показатель стабильности и в бригаде сантехников. Этот факт, бесспорно, в первую очередь является заслугой Владимира Семеновича Лукьяненко, бывшего бригадира, к сожалению, уже ушедшего из жизни.

- Владимир Семенович был не просто бессменным и талантливым бригадиром, - вспоминает бывший руководитель службы Ф. М. Седов. - Он был душой нашего коллектива. Пользовался всеобщим уважением и как специалист, и как человек. Не было, пожалуй, такой просьбы, какую бы он оставил без внимания. Старался помочь всем, кто к нему

обращался. Причем его отзывчивость выходила далеко за рамки предприятия - он был желанным гостем во многих семьях своих сотрудников. Щедро делился секретами мастерства. Без преувеличения, за ним были, как за каменной стеной. Ведь Лукьяненко знал все «узкие» места, поскольку работал в троллейбусном управлении с момента его пуска. Получается, что в феврале 1997 года осиротела не только семья Владимира Семеновича, но и коллектив в том числе.

Как и положено, при службе главного механика имеется гараж, где сегодня содержится полтора десятка единиц автотранспорта: служебные автобусы, специальные машины для ремонта контактной сети, «КрАЗ-тягач», грузовые и легковые машины. Все это хозяйство обслуживают восемнадцать человек. Водители, к слову сказать, опытные, все без исключения имеющие первый класс. Многие - ветераны.

К старожилам вполне можно отнести Виктора Петровича Третьякова, Петра Ивановича Попова, Александра Ефимовича Налетова, Валерия Викторовича Шумилина, Бориса Владимировича Корсакова. На хорошем счету в коллективе Владимир Иванович Замащиков, Николай Антонович Разумов.

Не так давно не стало Ивана Иосифовича Яуфмана, проработавшего не один год в службе.

Сегодня предприятие отмечает свое двадцатипятилетие. Для хозяйства службы главного механика это событие заходя явилось своего рода сигналом к действию. Накануне юбилея произведена полная замена водопровода и теплотрассы всей территории депо. Это актуально. Жизнь показывает: когда нет проблем с горячей и холодной водой, подачей электроэнергии, когда в помещениях тепло и сухо, надежно работает оборудование, в порядке вентиляционные установки и сети, находится в исправном состоянии автотранспорт, выигрывают все. В первую очередь - пассажиры!

Фигура КОНТРОЛЬНОГО МАСТЕРА для пассажиров всегда находится в тени, а между тем ни один троллейбус не выйдет на линию без обязательной процедуры контрольного осмотра. Именно в компетенции мастера ОТК запретить выпуск из депо и эксплуатацию неисправного подвижного состава, а также троллейбусов, техническое обслуживание и ремонт которых были проведены в неполном объеме. Мало того, предписания контрольного мастера являются обязательными для всех работников троллейбусного управления.

Вот уже несколько лет права и обязанности контрольного мастера возложены на ГАЛИНУ АФАНАСЬЕВНУ МАНЖОСОВУ - человека обязательного, общительного и неравнодушного. Очень ответственно относясь к своим прямым обязанностям, она долгое время также являлась председателем профсоюзного комитета ТУ. Не менее обязательной проявляла себя в общественной деятельности. Сначала, после своего избрания в 1989 году, была освобожденным председателем - имелась в то время в троллейбусном управлении такая единица. Затем, начиная с 1995 года, совмещала, по сути дела, сразу две должности.

Как ни крутит жизнь, как ни вертит, а человеческий фактор всегда остается в цене. Потому, наверное, большая часть троллейбусников по-прежнему состоит в профсоюзе, надеясь, что в трудный момент профком не оставит их без внимания. Поможет и поддержит как сумеет. Пусть иногда только словом.

Конечно, у профсоюзной организации теперь не те возможности, что раньше. Однако со всеми неувязками, спорными вопросами и обидами люди шли к Манжосовой. Кстати, и не только члены профсоюза. И Галина Афанасьевна по мере своих сил старалась помочь каждому. Случалось, вопросы выносились на рассмотрение комиссии по трудовым спорам. Но далеко не все нужды и чаяния троллейбусников мог разрешить председатель профсоюзного комитета, о чем она искренне сожалела. В частности, жилищные проблемы - самые, пожалуй, тяжелые в последние годы. Метод рождения в споре истины, к сожалению, не годится для строительства дома. Это очевидно.

Но люди обращались к Галине Афанасьевне, зная ее отзывчивость и душевность, порой изначально не рассчитывая на желаемый результат переговоров. Обращались за добрым словом, советом, иногда просто за участием. Бывали и у самой Манжосовой трудные моменты в жизни, поэтому она на собственном опыте знает настоящую цену человеческому пониманию, дружескому плечу. В свое время она, к примеру, приняла решение о переезде в Братск именно благодаря дружескому участию своей студенческой подруги - Татьяны Александровны Андреевой.

Родом Манжосова из Иркутска. В областном городе, как известно, с самого детства у человека есть возможность выбора. В том числе и проезда. Автобусы и трамваи являлись основными важнейшими структурными элементами Иркутска, вплоть до появления нового вида общественного транспорта - троллейбуса. Тогда и заинтересовал троллейбус Галину Афанасьевну, как, впрочем, и многих дру-

гих иркутян. Но не только с точки зрения пассажира, а также с точки зрения абитуриента. Пестревшая по городу реклама, предвещавшая скорый пуск младшего брата трамвая, и подвела в конце концов в системе поисков вчерашней школьницы черту под специальностью «Городской электрический транспорт».

Через пять лет, получив диплом инженера-электромеханика, пришлось покинуть не только стены института, но и родной город. Что было, конечно, грустно. Хотя приобретенный за время учебы багаж вполне позволял смело смотреть вперед и твердо стоять на ногах: крепкие знания и крепкая дружба - чего еще можно пожелать молодому специалисту на новом месте?!

А новым местом был город Киров. Здесь отработала Галина Афанасьевна положенные три года. Сначала в должности мастера технического контроля, затем - мастером механического цеха, а напоследок - освобожденным председателем профкома.

Андреева, к тому времени уже освоившаяся в Братском ТУ, не забывала свою подругу, писала письма, ждала в гости. И в 1977 году Галина Афанасьевна нанесла свой первый визит в молодой город. Конечно, посетила она и троллейбусное управление. В результате к окончанию отпуска приняла решение: жить и работать в Братске, поразившем ее своей молодостью, благоустройством, перспективами. Такие гиганты, как БЛПК, БрАЗ и легендарная Братская ГЭС, впечатлили настолько, что уже в конце сентября она вновь была здесь, разумеется, предварительно оговорив этот шаг с начальником ТУ.

Молодые силы молодому предприятию были очень и очень кстати. Энергию Манжосовой было решено направить на борьбу за обеспечение безаварийности - в отдел главного ревизора. Восемь лет Галина Афанасьевна трудилась на поприще безопасности движения и линейного контроля. Работа нравилась, но все же, по предложению начальника ТРМ В. С. Гратия, решила перейти в службу ремонта старшим мастером профилактория.

Г. А. Манжосова:

- Почему? Ответ прост: мне это ближе. Я ведь и после института свои первые шаги делала в данной сфере. Понятно, «ближе» - не означает легче. Тем более, что в моем подчинении оказалось сразу более полусотни человек. Усложняла положение так называемая текучка кадров (было и такое). Приходилось легко прощаться и также легко принимать новых людей.

Сегодня обязанности Манжосовой начинаются с осу-

ществления входного контроля поступающих запасных частей и материалов. Распространяются на контроль объемов и качества работ при проведении всех видов обслуживания и ремонтов троллейбусов - ежедневных осмотров, плановых, текущих и капитальных ремонтов. При ее непосредственном участии производится также приемка и обкатка по окончании профилактического ремонта второго объема (ТО-2), текущего и капитального ремонтов, проверка удельного сопротивления движению. Она же следит за соблюдением технологии работ в заготовительных участках цеха ремонтных мастерских, производит выборочную проверку продукции вспомогательных цехов. И, конечно, ежедневно ведет работу с учетом центрального диспетчера для проведения анализа сходов троллейбусов с линии по техническим причинам.

Очевидно, что контрольный мастер - обязательный и неизменный участник всех комиссий, советов и совещаний по вопросам технической эксплуатации троллейбусов.

Входя в троллейбус, пассажиры меньше всего думают о дорожно-транспортных происшествиях. Безопасность проезда как бы сама собой подразумевается. Но, к сожалению, случается всякое: и аварии бывают, и наезды, и несчастные случаи, и транспортно-производственные происшествия. Любое ДТП - это ЧП для троллейбусного управления. Оно незамедлительно оказывается в центре внимания коллектива, а все нити аварийных ситуаций ведут в **ОТДЕЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЛИНЕЙНОГО КОНТРОЛЯ**.

Привычнее для многих, наверное, бывшее название отдела - отдел главного ревизора. Так или иначе, но суть деятельности этого подразделения не изменилась, оно по-прежнему отвечает за обеспечение безаварийного движения троллейбусов; имеет как контролирующие, так и проверяющие функции.

Основой для анализа и разработки мероприятий по предупреждению происшествий являются точные сведения о дорожно-транспортных происшествиях. Поэтому в каждом конкретном случае силами отдела проводится служебное расследование причин и обстоятельств ДТП с учетом всех субъективных и объективных факторов. Работать нередко приходится в тесном контакте с другими организациями. В частности, с органами Госавтоинспекции (ГАИ), дорожно-эксплуатационным участком (ДЭУ). На дороге, как известно, мелочей нет. Здесь важно все: состояние контактной сети, светофоров, дорожного полотна, дисциплины на линии, состояние здоровья водителей и многое, многое другое.

Успех работы отдела безопасности движения и линейного контроля, конечно, зависит от опыта его работников. Именно это обстоятельство, а также знание производства ставятся во главу угла.

Коллектив отдела сегодня состоит из трех человек. Все это - люди известные на предприятии, работающие в системе городского электротранспорта много лет. ГУЛЬСИМА РАШИДОВНА ТИШОВА - главный ревизор, к примеру, трудится в Братском ТУ с 1979 года.

Из Иркутска вместе с мужем Геннадием Федоровичем приехала Гульсима Рашидовна на братскую землю. Оба они были выпускниками ИПИ (специальность «ГЭТ»).

Молодой специалист Тишова вникала в проблемы БТУ в должности мастера нулевого осмотра. По сей день она очень благодарна Валентину Степановичу Гратию, своему первому начальнику, оказавшему и помохь, и поддержку. Молодой женщине, только-только утверждавшей себя на самостоятельном пути, конечно же, было нелегко. Но справилась, выдюжила. Затем, через год с небольшим после приезда, стала работать старшим диспетчером. Должность ревизора по безопасности движения - третья.

В начале восьмидесятых предприятие было обеспокоено большой аварийностью на транспорте, искало пути выхода из этой тревожной ситуации. Именно в тот сложный период, а точнее, в 1982 году, Тишовой было предложено стать во главе отдела главного ревизора. Она приняла предложение, разумеется, понимая всю серьезность сделанного шага.

В то время под началом Гульсими Рашидовны работали Людмила Николаевна Святова и Татьяна Александровна Григорьева. И та, и другая сумели оставить свой след в работе отдела. Людмилу Николаевну (в прошлом - водителя троллейбуса) именно отсюда проводили на заслуженный отдых. А Татьяна Александровна простилась с Братским ТУ по другой уважительной причине - в связи с переездом.

Был период, когда говорить о стабильности коллектива отдела всерьез не удавалось. Люди приходили и уходили. Многих пугала очень большая ответственность. Сегодня, наконец, об отделе можно судить как о сложившемся коллективе, имеющем на своем счету реальные и весьма ощущимые достижения. Лучшим подтверждением по-прежнему остаются факты. В данном случае они свидетельствуют о том, что аварийность на предприятии практически сведена к нулю. Появление, к примеру, на линии водителя в пьяном виде - явление по существу забытое. Последний такой случай был зафиксирован в 1982 году.

Обо всех негативных происшествиях на линиях, случившихся в бытность ревизора по безопасности движения Валентины Васильевны Савоськиной, можно получить исчерпывающую информацию от нее самой и в самой достоверной форме.

Валентина Васильевна со своей законной половиной Виктором Васильевичем, как и Тишовы, являются посланцами Иркутска. Но, конечно, со своей собственной историей. Началась она, применительно к Братску, в январе 1975 года. Именно тогда Виктор Васильевич Савоськин был приглашен на работу в БТУ как профессионал - водитель, имеющий опыт и стаж.

Валентина Васильевна приехала к мужу весной. Постепенно привыкая к Братску, она понемногу также знакомилась и с троллейбусным управлением. Работать сюда пришла не сразу, сначала как молодая мама сидела дома, занималась маленькими детьми.

Вообще-то В. В. Савоськина по профессии тоже водитель. Но в семье подрастили дети - сын и дочь, требующие к себе постоянного, всевозрастающего внимания. Работала диспетчером. Однако в силу своего характера - очень деятельного и беспокойного - впоследствии была избрана председателем профсоюзного комитета ТУ.

В отдел главного ревизора Валентина Васильевна пришла работать спустя некоторое время, по сей день она остается одной из самых активных общественниц предприятия. Она по-прежнему, волей-неволей, оказывается в самой гуще событий, вникает во все происходящее, стремясь довести любое начатое дело до конца.

Душевного тепла Савоськиной хватает если не на всех, то на многих, а на своих домашних - тем паче. Дети, правда, выросли и уже не так нуждаются в материнской опеке, у них свои семьи. Однако забот в доме не убавилось - в семье воспитывается племянник Валентины Васильевны Руслан.

Третий член этого малочисленного коллектива - Галина Георгиевна Зарубина. Она самый свежий человек в отделе. Но не на предприятии. В Братском троллейбусном трудинится давно, имеет богатый опыт работы водителя, а значит, общения с коллективом, с пассажирами. Как практик может объяснить, оценить, а если потребуется, и смоделировать любую конкретную ситуацию. В работе принципиальна, что тоже очень важно.

Ревизором по безопасности движения Галина Георгиевна стала в некоторой степени благодаря определенному стечению обстоятельств. А именно: была приглашена в качестве водителя-инструктора в группу будущих водителей. В итоге в декабре 1996 года оформилось решение использо-

вать опыт Зарубиной в отделе безопасности движения и линейного контроля.

В Братское троллейбусное управление Г. Г. Зарубина устроилась в 1978 году водителем третьего класса. Работала водителем-перегонщиком. В 1988 году повысила свой уровень до второго класса. В 1990 году получила первый. Среди водителей выделялась инициативностью, пунктуальностью, обязательностью. Все эти качества весьма пригодились Зарубиной в ее новой должности.

Г. Р. Тишова:

- Вообще ревизором не может работать человек, мало или поверхностно знакомый с производством. Ориентироваться необходимо буквально во всем, ибо правильное установление причин дорожно-транспортных происшествий способствует разработке эффективных мероприятий по снижению их количества.

Помнится, знаменитая фраза из бессмертного произведения Н. В. Гоголя «...К нам едет ревизор!» приводила в трепет все его персонажи. Появление ревизора БТУ на линии подобного ажиотажа, конечно, не производит, но для отдельных водителей имеет свои последствия. Порой печальные.

Нарушивший правила технической эксплуатации водитель не оставляется без внимания в любом случае. Как правило, он вызывается на заседание комиссии по разбору нарушений. В зависимости от тяжести вскрытых недостатков следует соответствующее наказание. Существует, кстати, целая система наказаний - талонная.

Талонам присвоены конкретные номера (№№ 1,2,3) и вполне конкретные цвета. Талон под последним, третьим, номером, имеющий выразительный красный цвет, носит судьбоносный характер. Его изъятие является самым серьезным наказанием (водитель автоматически лишается водительских прав). Этот факт для предприятия равносителен чрезвычайному происшествию. А вопрос дальнейшей работы пропавшегося водителя решают непосредственно начальник и квалификационная комиссия - есть в ТУ и такая.

Название комиссии по присвоению квалификации говорит само за себя: ее деятельность заключается в присвоении квалификации водителям первого и второго класса, по проверке знаний ПТЭ, ПДД, ПТБ и работе в осенне-зимний период. Если же человек долгое время не работал по причине болезни, либо работал до приезда в Братск в другом городе, он тоже не может миновать аудиенции с комиссией. Как, впрочем, и те водители, которых переводят для дальнейшей работы на более сложный участок.

Применительно к Братску можно выделить два маршрута, самых напряженных и интенсивных, - № 1 и № 2. Участком со сложным профилем считается участок «БЛПК- хлорный». Да это могут подтвердить и сами пассажиры - главные эксперты-практики. Пользуясь услугами троллейбуса, порой по несколько раз в день, братчане становятся невольными свидетелями рабочих моментов жизнедеятельности ТУ. Поэтому ревизоров многие знают в лицо. Но хочется, чтобы знали также и о том, что они профессионалы. Аварий, идущих в статистику, по вине сотрудников отдела безопасности движения и линейного контроля в обозримом прошлом и настоящем не было и нет.

Существует такое понятие - «День открытых дверей». Все знают, что в этот день, обычно указываемый заранее, можно заходить в помещение запросто, всем и без доклада. Строго ограниченный регламент подразумевает, что уже завтра двери не будут столь широко и приветливо распахнуты, тем более для всех без исключения. Скорее всего, они будут закрыты, а то и заперты.

Согласно какому-то неписаному закону, на каждом предприятии обязательно существует такая служба, двери которой открыты на протяжении всего рабочего дня еженедельно, ежемесячно, ежегодно... В троллейбусном управлении такой службой является **ОТДЕЛ КАДРОВ**, занимающий небольшой, но очень уютный кабинет.

Инспектор по кадрам **НАДЕЖДА ИВАНОВНА ТАЮРСКАЯ** - единственное должностное лицо этого отдела, опираясь на собственный опыт, дверь прикрывать даже и не пытается. Не имеет смысла, так как через минуту, а то и раньше, ее вновь откроют...

В соответствии со своим служебным положением инспектор по кадрам является непосредственным ответственным исполнителем работ по приему, перемещению и увольнению рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Получается, что этот человек должен знать все и про всех: где родился, где учился, когда женился и т.д., и т.д.

Именно в отделе кадров происходит первое знакомство с человеком при его приеме на работу. Именно здесь фиксируются все награждения и поощрения, отгулы и прогулы, отпуска и увольнения. Здесь формируются и ведутся личные дела работников: заполняются, учитываются и хранятся трудовые книжки, оформляются необходимые документы для назначения пенсий, выдаются справки, удостоверения, направления. Можно продолжать перечислять обязанности инспектора и дальше, их действительно очень много, и все требуют исключительной точности, аккуратности, своевременности и правильности.

Непосвященному человеку можно утонуть в море такого огромного количества бумаг. Но Надежда Ивановна чувствует себя во вверенном ей хозяйстве, как рыба в воде. В считанные минуты может дать любую справку обо всех без исключения работниках БТУ, которых сегодня уже более пятисот.

Легкость, с которой поднимается и выдается интересующая в данный момент информация, разумеется, не просто плод оперативности Таюрской. Это прежде всего результат многолетних усилий по упорядочению и систематизации поступающей информации. Разумеется, в хронологическом порядке. Начиная с сентября 1979 года, Надежда Ивановна бессменно ведет все дела отдела кадров, опираясь на своих надежных помощников - Кодекс законов о труде, а также действующие в управлении положения, инструкции и другие руководящие материалы.

До 1979 года отделом «заведовала» Алла Вячеславовна Мельник, покинувшая свой «пост» по причине наступления пенсионного возраста.

Сложилось так, что судьба забросила Надежду Ивановну Таюрскую с берегов Невы к берегам далекой Ангары. Столь крутой поворот, конечно, не прошел безболезненно; были трудности, проблемы. Сегодня жизненная гладь ровна, а прошлое вспоминается легко, с улыбкой.

Родилась Надежда Ивановна в Ленинградской области, в городе Выборге. Там же получила образование - окончила Ленинградский промышленно-экономический техникум по специальности «техник-плановик». Там познакомилась с молодым сибиряком - курсантом училища гражданской авиации Анатолием. Там и замуж за него вышла.

В сентябре 74-го молодожены прибыли в Братск: Анатолий Иванович Таюрский получил назначение на работу в Братское авиапредприятие. Надежда Ивановна трудоустроилась в Дирекцию строительства города и около полугода проработала там на должности инженера отдела оборудования. Как раз в это время в городе прошел слух о скором пуске троллейбусного управления. Не дойти до Надежды Ивановны он не мог, поскольку именно через нее решался вопрос обеспечения оборудованием новых предприятий, в том числе и БТУ.

Первая должность Таюрской в управлении - экономист по труду и заработной плате. Приступила к исполнению своих новых обязанностей Надежда Ивановна буквально через два дня после торжественного пуска троллейбусов. Ей как ветерану известны все памятные дни из летописи предприятия, его радостные и тяжелые моменты. За исключением разве что того периода, когда ей пришлось на время

отказаться от работы. По причине естественной для молодых семей - рождения детей, дочери и сына.

Хобби Надежды Ивановны - цветоводство, которому она посвящает свое свободное время, отдает часть души. Чтобы до конца представить степень ее увлеченности, конечно, нужно побывать летом на даче у Таюрских. Вот где благодать! Каких только цветов здесь не увидишь одновременно. Уж не до посадки картошки, коль цветам на грядках тесно...

Однажды друзья решили посчитать: сколько же сортов произрастает на участке? Получилась внушительная цифра - 69. Стоит ли удивляться, что такое обилие красоты привлекает большое количество гостей, знакомых и незнакомых, прошеных и непрошеных. Некоторые находят здесь, к своему удовольствию, декорации для фотосъемок.

Надежда Ивановна, без преувеличения, настоящий профессор в области цветоводства. В рабочем кабинете при ее таланте, конечно, не развернуться с тем размахом, что на даче. И все же здесь тоже чувствуется рука мастера: зеленеют в горшочках, расположившихся на столе, подоконнике, стене, радуя глаз, ухоженные представители мира фло-ры. Пожалуй, в каждом кабиненте управления можно встретить зеленый привет от Таюрской.

Так уж сложилось, что судьба Надежды Ивановны очень тесно переплелась с судьбами многих троллейбусников. Дома, на работе и даже на даче она находится в окружении своих сотрудников. Ее домашний адрес остается неизменным с тех пор, как она устроилась в ТУ. Кто только из троллейбусников не проживал с ней по соседству: в одном доме, в одном подъезде, в одной квартире! Да почти все поразъехались. Теперь заходят сюда в гости. Порой семьями. Хотя видеться приходится практически ежедневно на работе. А с некоторых пор не только Надежде Ивановне, но и ее сыну, и мужу.

Первым после окончания СПТУ пришел сын Сергей. Муж, Анатолий Иванович, присоединился к жене и сыну в 1997 году. Положенный каждому новичку барьер знакомства ему преодолевать не пришлось. Ведь все давным-давно знакомы.

Единственный член семьи, который устоял против магнетизма ТУ, дочь Елена. Она пошла другой дорогой, стала юристом. Но к троллейбусному транспорту, тем не менее, тоже имеет отношение, хотя бы как... пассажир.

Теснее всех пассажиры троллейбусов, конечно же, знакомы с сотрудниками СЛУЖБЫ СБОРА ВЫРУЧКИ, а имен-



но - с кондукторами (в меньшей степени - с контролерами). Именно кондукторы являются сегодня их постоянными и неизменными спутниками на любом маршруте и в любое время. Не совсем приятная обязанность платить за проезд, может быть, делает такое знакомство не особенно радостным для кого-то. Однако платить необходимо - таковы основные условия проезда.

Чего греха таить, пассажир-то пошел нынче сложный. Поведение многих, увы, при всем желании трудно назвать интеллигентным. Приходится даже делать вынужденные остановки, чтобы высадить особенно беспокойных. Немало и таких пассажиров, которые норовят прокатиться бесплатно. Главным образом, с помощью поддельных удостоверений, то есть в обход закона. Нужно признать, что для нарушителей здесь весьма расширено поле деятельности, поскольку сегодня, действительно, многие братчане имеют право на льготный проезд. Но еще больше тех, кто с помощью фальшивых документов пытается воспользоваться таким правом, не имея на то ни малейшего основания. Работы у кондукторов в этой области, что называется, непочатый край. Здесь крайне необходимы особая бдительность, внимательность и оперативность. Именно последнее качество является решающим при изъятии фальшивых документов. Ведь лжельготники не желают в большинстве случаев добровольно расставаться со своими «проездными».

Судить об уровне изобретательности нарушителей вполне можно по трофеям, привозимым кондукторами в конце рабочей смены. Изъятые документы, пестреющие своим разноцветьем, при желании можно сдавать на вес. И все равно это лишь капля в море нарушений. Чтобы уменьшить армию нарушителей, для кондукторов и контролеров периодически проводится инструктаж с показом оригиналов - документов, действительно имеющих право на существование. Большую помощь, кстати, по выявлению безбилетников и изъятию недействительных документов оказывают рейды, проводимые совместно с органами милиции. Есть в троллейбусном управлении и такой опыт тоже.

Все эти усилия направлены в первую очередь на обеспечение должного порядка в салонах троллейбусов. Ведь главный человек здесь все-таки пассажир, пользующийся услугами троллейбуса в соответствии с нехитрыми правилами проезда.

Меняются времена, меняются люди, но правила остаются неизменными. Подвержены изменениям лишь размер и способы оплаты за проезд. Сегодня основным документом, по которому контролируется правильность поступления платы за проезд, является билет. Долгое время, вплоть до конца 1995 года, существовала абонементная оплата проезда, то есть с применением приспособлений для погашения талонов - компостеров.

Многие братчане помнят также период, когда билет можно было купить самостоятельно, предварительно опустив 6 копеек в кассы, установленные во всех троллейбусах (и в автобусах тоже). В то время сбором выручки занимался специальный отдел ТУ - отдел сбора выручки. И лишь с введением в штат кондукторов отдел был преобразован в службу, возглавляемую сегодня **ЛЮБОВЬЮ АЛЕКСАНДРОВНОЙ ФЕДОТОВОЙ**. Первым руководителем ОСВ была М. П. Овчинникова - непосредственный основатель и организатор отдела.

Л. А. Федотова работает в троллейбусном управлении с момента его пуска. Начинала билетным контролером. Затем, с переходом к кассовой оплате, заняла должность ревизора по безопасности движения. Позже исполняла обязанности инженера по расписанию в диспетчерском отделе, еще позже работала там же старшим диспетчером.

Под началом Любови Александровны работают люди, через руки которых ежедневно проходят большие суммы денег. Стекаются все денежные ручейки к кассирам-ревизорам. Их в службе восемь человек. Старейшими работниками среди кассиров являются Галина Александровна Гагар-

кина, с сентября 1976 года неизменно работающая на этом месте, и Наталья Вениаминовна Черемных. Должность старшего кассира занимает Нина Александровна Крекова.

В каждую смену (с восьми утра до восьми вечера и с восьми вечера до восьми утра) работают два кассира: один занимается билетами, другой - деньгами. Касса таким образом работает круглосуточно. Оснащена качественным надежным оборудованием, ни в какое сравнение не идущим с тем, что эксплуатировалось 25 лет назад.

Кондукторы также работают посменно. У первой смены работа начинается ранним утром, вместе с выходом на линию первых троллейбусов. Но перед тем, как приступить к своим непосредственным обязанностям, кондуктор проходит ряд обязательных предварительных процедур. Самая первая из них - визит в медпункт за допуском. Если в состоянии здоровья отклонений нет, можно идти дальше - в кассу, за сумкой с абонементами. Затем - к диспетчеру, который определяет рабочее место кондуктора на данную смену, вписывает его фамилию в путевой лист к водителю, в соответствии с нарядом.

Сегодня основная масса кондукторов работает по договору подряда. Штатных осталось немногим более десяти человек. Они - ветераны службы, пользующиеся большим уважением. Труд кондуктора довольно сложен, и оценить его нам, пассажирам, нетрудно, ведь он на виду сотен и сотен глаз. Целый день женщины-кондукторы на колесах, в напряжении, в духоте и давке. Порой в неважном настроении, порой и со слезами. Но все свои переживания (и радостные, и печальные) стараются они оставить за дверями троллейбуса, ведь в салоне люди.

Из многочисленного числа кондукторов, а их сегодня в ТУ около ста пятидесяти человек, особо хочется выделить Ирину Евгеньевну Дейнегу, Любовь Васильевну Мальцеву, Ирину Геннадьевну Самодурову, Зинаиду Николаевну Истомину, Евгению Анатольевну Морозову, Людмилу Ивановну Юферову, Фаину Васильевну Винокурову. Их труд отмечается с положительной стороны и среди коллег, и среди пассажиров.

За работу кондукторов отвечает в первую очередь старший кондуктор. Сегодня это Нионелла Семеновна Ляшенко. Именно она занимается составлением нарядов для своих подопечных, решает многочисленные текущие вопросы. Работает с 1975 года, один из первых кассиров службы.

Учет нормы выработки кондукторов ведет табельщик-учетчик Нина Юрьевна Инешина.

Непосредственный контроль за работой кондукторов осуществляют контролеры - Надежда Васильевна Анчина, Римма Петровна Скуратова, Раиса Григорьевна Романова, Елена Леонидовна Полосина. Входя в троллейбус с проверкой, они должны убедиться в том, что все находящиеся в нем пассажиры облечены, нет нарушений финансовой дисциплины. К слову сказать, ни один негативный случай, имевший место быть, не остается без внимания. Это закон. Здесь, конечно, оказывается то обстоятельство, что трое из контролеров работают уже не первый год и обязанности свои знают отлично. Ведь порядок на линиях - это залог успеха всего предприятия, своего рода визитная карточка ТУ.

Вклад сотрудников **ОТДЕЛА МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СНАБЖЕНИЯ** в общее дело предприятия - бесперебойное функционирование депо и всех служб - переоценить трудно. Ясно как день: если троллейбусное управление



1999 г. А. Я Казанкова, О. С. Бородин

обеспечено всеми необходимыми для его производственной деятельности материальными ресурсами (сырьем, полуфабрикатами, материалами, конструкциями, горюче-смазочными материалами, инструментом, оборудованием, спецодеждой, запасными частями, хозинвентарем), то пассажирам всегда можно рассчитывать на своевременный и комфортный проезд.

С 1985 по 1998 годы отвечала за организацию материально-технического обеспечения Татьяна Ивановна Черемных. А в мае 1998 года эти обязанности перешли к АЛЕКСАНДРЕ ЯКОВЛЕВНЕ КАЗАНКОВОЙ, работавшей несколько лет инженером по коммерческой деятельности здесь же, в ОМТС. Уже больше года она занимается получением материальных ценностей с учетом своевременной и полной реализации планов снабжения. Для этого осуществляется разработка как перспективных, так и годовых планов материально-технического обеспечения на основе определения потребности подразделений в материальных ресурсах, установления календарных сроков поставок. Как известно, хороша ложка к обеду. Посему Казанкова принимает своевременные меры по расширению прямых, постоянных и долгосрочных хозяйственных связей с поставщиками.

При переходе к бартерной системе расчетов с поставщиками и потребителями жизнь отдела существенно осложнилась. Работать по взаимозачетам, главным образом, под продукцию ОАО «Братсккомплексхолдинг» (БЛПК), пришлось довольно долгий период. Благодаря тому, что коллектив отдела опытный, знающий, поставленные перед ним задачи решает успешно и в срок.

К примеру, задачи инженера по материально-техническому снабжению Олега Станиславовича Бородина заключаются в непосредственном обеспечении ТУ всеми необходимыми для его производственной деятельности материальными ресурсами. Им в том числе производится раскредитование грузов, прибывающих железнодорогой, водным и автомобильным транспортом, а также декларирование груза и транспортных средств.

Благодаря своей исполнительности, трудолюбию и энергичности, Олег Станиславович, несмотря на молодость, принадлежит к числу тех работников, на которых всегда можно положиться. Судьба распорядилась таким образом, что после окончания вуза (БрИИ) он был направлен на работу в Новосибирск. Но затем вернулся в родной город, устроился в БТУ и сегодня заслуженно считает себя полноправным членом коллектива.

Более десяти лет заведует складом Мария Павловна Овчинникова. Кстати, без единого нарушения. Это общительный, коммуникабельный, очень внимательный и к людям, и к своим обязанностям человек. Пришла в отдел из кассы сбора выручки, что давало возможность сразу рассчитывать на надежное хранение, учет и отгрузку товаро-материальных ценностей. Так и случилось. Все хозяйство Марии Павловны находится, что называется, в лучшем виде. Материальные ценности рассортированы по маркам, размерам и моделям; раз-



мешены с учетом наиболее рационального использования складских помещений, позволяющего облегчить и ускорить поиск необходимых материалов.

Сегодня трудно себе представить складское хозяйство без заботливых рук М. П. Овчинниковой. А с

некоторых пор и без рук ее помощницы Тамары Ивановны Казанковой. Они по-родственному дружны друг с другом и доверительны, находясь на коллективной ответственности. Время показало, что обеим хозяйствам, помимо доверенных материальных ценностей, в равной степени принадлежат такие прекрасные общечеловеческие ценности, как честность и трудолюбие.

Не так давно на предприятии появился свой магазин, услуги которого предназначены непосредственно для работников ТУ. Снабжение этой торговой точки лежит, главным образом, на плечах инженера по коммерческой деятельности Татьяны Александровны Никитенко.

На прилавках вниманию троллейбусников представлены как промышленные, так и продовольственные товары. Причем ассортимент в магазине меняется постоянно. В итоге жалоб ни от начальства, ни от покупателей на работу Татьяны Александровны нет и не было. А неоспоримым свидетельством ее работоспособности и инициативности является, конечно же, отсутствие долгов и наличие товаров.

Подать товар «лицом», разумеется, тоже нужно уметь. Этим успешно занимается кладовщик-экспедитор (она же и продавец) Ольга Михайловна Воропаева. Учиться премудростям торговли ей пришлось сразу на рабочем месте, то есть в магазине.

Новая должность и коллектив пришли по душе Воропаевой. Быстро вжилась она, по мнению коллег, в эту роль, несмотря на отсутствие опыта работы в торговле.

Возвращаясь к истории этого отдела, нельзя не вспомнить о бывших его работниках. Случилось так, что в 1985 году по состоянию здоровья покинула троллейбусное управление Зоя Федоровна Гриценко, возглавлявшая до этого отдел материально-технического снабжения. Ее непосредственный заместитель и помощник Зинаида Пантелейевна Гринчак (к сожалению, безвременно ушедшая из жизни) в Татьяне Ивановне Черемных увидела человека, по ее мнению, подходящего на освободившееся место. Свою протеже Гринчак представила начальнику управления (на тот момент им был А. И. Андреев), и вопрос без проволочек был решен.

За плечами у Черемных к тому времени было тринадцать лет стажа. Начало трудовой биографии было положено в 1972 году после окончания Иркутского кооперативного техникума, в Куйтуне. Как свидетельствует история, место проживания Татьяны Ивановны было объявлено зоной затопления и готовилось уйти под воду. Необходимо было выбирать адрес для переезда. Таковым стал, по добровольному желанию, город Братск...

Уже работая в ТУ, Черемных, в силу должностных обязанностей, решила повысить свой профессиональный уровень. Окончив в 1993 году строительный факультет БрИИ, получила высшее экономическое образование. Сегодня она нашла применение своему опыту и знаниям в ТРМ.

В целом отдел имеет высокий показатель профессиональной пригодности. Несмотря на все жизненные коллизии, держит свою марку, изыскивая для этого самые разные способы. Порой весьма неординарные. Главное, как известно, результат. В данном случае он сориентирован на улучшение материально-технического снабжения троллейбусного управления, что в конечном счете является одним из главных рычагов при «выводе на орбиту» всего подвижного состава.

Непосредственную организацию работы и контроль за обеспечением здоровых условий труда в троллейбусном управлении осуществляет инженер по технике безопасности **ЛЮБОВЬ АЛЕКСЕЕВНА ГРАТИЙ**. В течение последних пяти лет она также исполняет обязанности завхоза предприятия.

Интересно сложилась судьба у Любови Алексеевны. Вслед за мужем Валентином Степановичем, посланцем Иркутского ТГУ, прибыла она в 1975 году в Братск. Да не одна, а с двумя маленькими детьми. Младшей дочери на тот момент было всего две недели от роду.



1990 г. Людей каких только не требует депо. Оно сдружило инженера ТБ Л. А. Гратий, инспектора ОК Н. И. Таюрскую, главного ревизора БД Г. Р. Тишову, завкладом М. П. Овчинникову, завхоза Л. В. Бутурлину, главного механика Ф. М. Седого

В троллейбусное управление Любовь Алексеевна пришла в 1977 году. Имея за плечами энергостроительный техникум, она пыталась сначала найти работу по своей специальности. Но судьбу, говорят, не обманешь. Сложилось так, что в службе подвижного состава о свободилось место мастера заявочного ремонта. Его и заняла Л. А. Гратий. К тому времени, нужно сказать, она уже имела представление и о предприятии, и о коллективе. То есть знала, куда шла и зачем.

Через некоторое время Любовь Алексеевна была назначена инженером по ТБ. Новая должность предусматривала обладание разносторонними техническими знаниями, глубоким пониманием технологии производства, ее специфических особенностей. Если же говорить о конкретных обязанностях инженера по технике безопасности, то они своей объемностью касаются каждого члена коллектива. Сюда в первую очередь можно отнести разработку перспективных и текущих планов улучшения условий труда, мероприятий по устранению причин производственного травматизма и профессиональных заболеваний, осуществление контроля за состоянием производственных помеще-

ний, а также проведение вводного инструктажа по технике безопасности вновь поступающих на предприятие рабочих и служащих. В том числе подготовку проектов приказов и распоряжений по вопросам техники безопасности и производственной санитарии.

Из области хозяйственной деятельности Любовь Алексеевна решает текущие вопросы уже не в единственном числе, а вместе с вверенным ей коллективом в количестве двух десятков человек. Как завхоз она ведет все хозяйственные дела предприятия - это касается уборки помещений и территории, ремонтов, охраны.

Говорят, театр начинается с вешалки. Троллейбусное управление начинается с проходной. Их здесь две, и работают они круглосуточно. Главная задача вахтеров-сторожей: осуществление жесткого контроля за въездом и выездом транспорта, обеспечение сохранности имущества предприятия. Многие из тех, кто сегодня стоит на страже ТУ, работают более десяти лет. Есть и такие, кто начал свой трудовой путь здесь в другом качестве и долгие годы спешил на работу, минуя проходные. Это касается, в первую очередь, Виктора Васильевича Савоськина и Павлы Зосимовны Шишмаковой, а также Евгении Александровны Кочкиной и Марии Михайловны Переваловой (бывших кондукторов). Беспокойным, неравнодушным работником остается Галина Егоровна Незамутдинова, до прихода под начало Г. А. Гратий долгое время (с февраля 1975 года) работавшая смазчицей троллейбусов - все без исключения троллейбусы ежедневно проходили через ее заботливые руки. Имея активную жизненную позицию, являлась инициативным членом профсоюзного комитета. Долго и ответственно несли свою «службу» вахтеры Мария Ивановна Миронова, Евдокия Васильевна Шабалина, Августа Васильевна Большакова.

За чистотой производственных и бытовых помещений, а также территории ТУ следит не одна пара женских глаз и рук. Особенно по-хозяйски относятся к своим обязанностям Лидия Яковлевна Куксгауз, Лидия Ильинична Камакаева, Венера Гизатовна Насурдинова, Надежда Георгиевна Дроздова.

Основная масса здесь работающих - пенсионеры, то есть люди, имеющие за плечами большой жизненный опыт и... взрослых детей. Некоторые из которых (у кого сын, у кого дочь) также работают в ТУ.

На многих предприятиях основные задачи МЕДПУНКТА похожи и общеизвестны; заключаются они прежде все-



Доктор Волкова ведет прием в медпункте БТУ

го в оказании первой медицинской помощи работникам в случаях необходимости, если таковая возникает. В троллейбусном управлении функции медпункта значительно усложнены и расширены, поскольку он является одним из важнейших звеньев в общем механизме работы всего предприятия. Это своего рода контрольно-пропускной пункт для всех без исключения водителей и кондукторов, выходящих на линию. Только пройдя медицинский контроль и получив соответствующий документ - допуск, они имеют право приступить к своим непосредственным обязанностям.

Почти двадцать лет заведует медпунктом Братского ТУ ГУЛЬФИРА МИХАЙЛОВНА ВОЛКОВА. В течение пяти дней в неделю она открывает двери своего рабочего кабинета в половине пятого утра и начинает прием. Осмотр на самочувствие своих обязательных пациентов - водителей и кондукторов - не всегда приносит желаемые позитивные результаты. Поэтому нужно быть предельно бдительной, ведь в конечном счете речь идет о жизни людей, как пассажиров, так и пешеходов. За время своей работы Гульфире Михайловне не раз приходилось препятствовать выходу на линию троллейбусников, находящихся не в должной форме.

Не так давно процедура проверки на наличие алкоголя значительно упростилась, одновременно повысилась и степень надежности. Привычные пробирки без сожаления были заменены на более современные приборы, такие, как «Алкометр» и «Ensure and Alert».

«Есть ли жалобы?» - таков первый вопрос, которым встречает своих посетителей Волкова. Ежедневно через медпункт проходит более двухсот человек. Причем идут сюда люди не только по служебной необходимости, не только как к врачу, но просто и как к человеку: перемолвиться добрым словом, поделиться радостью или печалью, посоветоваться. Всегда приветлива и радушна хозяйка медпункта.

В троллейбусном управлении, кстати, работают и мужчины Гульфиры Михайловны - муж и сын.

В субботу и воскресенье медпункт, как и многие службы ТУ, полномочий своих не сдает. В выходные дни вот уже в течение девяти лет здесь хозяйничает медсестра Галина Николаевна Кушпит.

Есть на предприятии и свой стоматолог, и свой массажист, что, конечно же, очень удобно для троллейбусников. Не первый год занимается оздоровлением трудящихся массажист Ирина Степановна Галыгина. Ее квалифицированная помощь необходима многим, и в первую очередь водителям, в силу специфики их профессии. Зубная боль - гостья непрошена и не зависящая от особенностей профессии. Потому услугами стоматологического кабинета, которым заведует Петр Васильевич Калмыков, пользуются время от времени практически все работники троллейбусного управления.

Имеются в ТУ также сауна и спортивный зал. Это, так сказать, то, чем располагает предприятие на месте. Если же у трудящихся есть желание оздоровиться вне дома, сегодня и это не проблема. Управление в состоянии удовлетворить практически все потребности своих работников. По линии соцстраха троллейбусники и их семьи имеют возможность отдохнуть и поправить здоровье в различных санаториях России.



В спортзале БТУ

ДИНАСТИИ

История известна: коль дело стоящее - люди держатся за него, родственников и детей приобщают. Образуют рабочие династии. Далеко не каждое предприятие сегодня может похвастаться прочными семейными союзами, которые бы росли, крепли и надолго утверждались в коллективах. Братское троллейбусное управление имеет на это полное право. Есть здесь такая традиция, прижилась и укоренилась.

Каждая династия имеет свою историю, свою производственную биографию и, разумеется, свои корни. Например, в династии ЗУБКОВЫХ основоположником является

Альбина Поликарповна. Она работает в БТУ со времен пуска, причем бессменно водителем. Сегодня трудится на разрыве. Лет десять назад пришел работать на предприятие ее сын Александр. Окончив курсы водителей, не без материнской поддержки набирался он опыта, приобретал навыки. Своим трудолюбием, добросовестностью и ответственностью снискдал уважение коллег, показав себя достойным преемником своей матери. Как и она, работает на разрыве. В том числе несет на себе груз ответственности за начинающих водителей, являясь наставником.

Клавдия Яковлевна КАЛАШНИКОВА, несмотря на воз-



раст, «заткнет за пояс» многих молодых водителей. Ее профессионализм выше всяких похвал. И не мудрено, поскольку Клавдия Яковлевна имеет самый большой в коллективе водительский стаж - он превышает три десятилетия.

Здесь, в БТУ, начинал водителем и ее муж Геннадий Петрович. Работал в депо, в службе ремонта. Сегодня на заслуженном отдыхе. Клавдия Петровна пока на пенсию не собирается. Как в молодости, работает с азартом, болеет душой за дело, за машину. При необходимости может даже пре-взойти самоё себя. Дочь Ирина работает рядом - она кассир.

А вот производственная биография семьи ШАВАРИНЫХ положила начало биографии семейной: Александр Алексеевич и Антонина Ефремовна здесь и познакомились, и поженились. Оба они - бывшие курсанты. Получив в сте-

нах БТУ теоретические знания, по сей день реализуют их на практике. Уже много лет за ними закреплен один и тот же троллейбус под номером 86.

Другой семейный экипаж фамилии БОЧКАРЕВЫХ отвечает со всей присущей им ответственностью за троллейбус № 107. Валерий Михайлович и Валентина Михайловна прибыли в Братск, уже имея специальность водителя. Работают добросовестно, без нареканий.

Что касается фамилии МАТВИЕНКО - она отлично известна на предприятии. Сегодня в БТУ трудятся четыре представителя этой славной династии. Родоначальником является Сергей Никифорович Матвиенко - исключительно добросовестный работник и честный человек. В семью троллейбусников он влился на правах курсанта. Успешно отучившись, приступил к работе. Сначала - водителя, затем - водителя-перегонщика. Последнее время он бригадир ремонтников. Следует подчеркнуть одну существенную деталь в характеристике С. Н. Матвиенко: куда бы он ни назначался работать, вверенный ему коллектив через короткое время значительно улучшает свои показатели, выходит на более высокий уровень. Не секрет, что Сергея Никифоровича намеренно направляют на заведомо неблагополучные участки. И он ни разу не обманул возложенных на него надежд. В свое время за ударный труд опытный рабочий был отмечен орденом «Дружбы народов».

Говорят, в успехе (или неуспехе) мужчины большую роль играет вторая половина. Галина Павловна Матвиенко - достойная избранница своего мужа. В этом троллейбусники смогли убедиться лично. Вот уже несколько лет она также работает в БТУ - мойщицей. И, кстати, под началом Сергея Никифоровича. Очень добросовестна и старательна. Претензий к качеству ее работы не бывает никогда.

Вслед за матерью пришли в коллектив троллейбусников и дети. Дочь Оксана - диспетчер, сын Сергей - слесарь.

Династия семьи ГРАТИЙ состоит из трех человек. Валентин Степанович - начальник ТРМ, без преувеличения является последней инстанцией в службе подвижного состава. Всегда из любого положения находит технически верный выход. Если за дело берется Гратий - оно обречено на успех. За плечами у него 25 лет работы в БТУ.

Чуть меньше стаж у его жены Любови Алексеевны. Сегодня она совмещает две должности: отвечает за безопасность труда на предприятии и заведует хозяйственной частью.

Заботы старшей дочери Гратий, Елены, экипировщицы промежуточного склада, связаны с обеспечением беспере-

бойной работы троллейбусов. Она прекрасно ладит и с водителями, и с ремонтным персоналом, вовремя обеспечивая их всем необходимым.

Надежда Ивановна ТАЮРСКАЯ - инспектор отдела кадров, поочередно приобщила к коллективу троллейбусников большую часть своей семьи, сначала сына Сергея, затем мужа Анатolia Ивановича. Младший представитель династии Таюрских работает слесарем в агрегатном цехе, старший возглавляет бригаду плановых ремонтов. Оба работают успешно, имеют «золотые» руки.

С момента основания управления работает Валентина Аркадьевна ПОПОВА. Она - диспетчер. Долгое время работал на предприятии водителем ее муж Петр Иванович Попов. Нынче в БТУ трудятся дочь Елена и ее муж Вадим, познакомились они здесь, на своих рабочих местах.



1999 г. Семейные пары БТУ

Мария Павловна ОВЧИННИКОВА начинала трудовой путь в службе сбора выручки. Сыграла большую роль в становлении и развитии этой службы. Работала также в экипировке. Сегодня заведует складом. На предприятие по совету матери пришли работать ее сыновья Олег и Игорь. Они - водители.

Ведущим звеном в цепочке развития династии ВОЛКО-

ВЫХ стала Гульфира Михайловна, заведующая медпунктом. Она привела в БТУ мужа и сына. Анатолий Александрович - слесарь. Он немногословен, сдержан, знает свое дело от «А» до «Я». Третий (самый младший) представитель Волковых - Алексей - освоил профессию электромонтера тяговых подстанций.

Большой водительский стаж имеет семья ЕКИМОВЫХ. Галину Анатольевну и Анатolia Викторовича, как и многие другие пары, судьба удачно свела в Братском троллейбусном. Здесь состоялся также их профессиональный рост. Галина Анатольевна, будучи человеком активным и прямым, долгое время играла не последнюю роль в общественной жизни коллектива, совмещая работу водителя с обязанностями секретаря комсомольской организации. Избиралась в профсоюзный комитет.

Большим доверием и уважением в коллективе пользуется и Анатолий Викторович. Его характеризуют как профессионала с большой буквы. Именно поэтому Екимову был доверен первый шарниросочлененный троллейбус, появившийся на предприятии.

Второй шарниросочлененный троллейбус по праву был передан коллективом в руки водителя Петра Алексеевича МИХАЙЛОВА. До этого момента он вместе со своей женой Любовью Михайловной долгое время работал на одном троллейбусе. Нужно сказать, окружающие всегда тянулись к этой общительной и дружелюбной паре, с готовностью откликающейся на любые просьбы.

Все 25 лет накрепко привязана к БТУ биография Валентины Васильевны и Виктора Васильевича САВОСЬКИХ. Бывшему водителю Виктору Васильевичу, думается, и не сосчитать, скольким молодым парням он дал путевку в жизнь, скольким помог встать на ноги. Удивительная доброжелательность, активность и энергичность Валентины Васильевны неизбежно делают ее участницей практически всех событий. Сегодня, занимаясь вопросами безопасности движения, она решает также массу других важных дел. Причем делает это всегда охотно, с увлечением. Иначе, видимо, и не умеет.

Трудно представить себе сегодня энергослужбу без её руководителя Ольги Владимировны БАЖЕНОВОЙ. В отличном состоянии содержит она свое хозяйство, работает с большой требовательностью к себе и к другим. В том числе и к своей дочери, освоившей профессию электромонтера.

Зять Ольги Владимировны Алексей Гороховский также принадлежит к семье троллейбусников. Правда, работает он в другом подразделении токарем.

Не без помощи Валентины Александровны ЧУДИ-

НОВОЙ, мойщицы троллейбусов со стажем, коллектив БТУ пополнился двумя молодыми водителями - Валерием и Александром Чудиновыми. Это ее племянники, с детства видевшие троллейбусы не только на линиях, но и непосредственно в депо.

В конце семидесятых устроились на работу в управление Николай Николаевич и Любовь Александровна СУПРУН. Он - слесарь, она - водитель-перегонщик. Чуть-чуть не дотягивает их рабочий стаж до возраста предприятия-юбиляра.

Есть много семей, в которых муж работает водителем, а жена кондуктором. Это семьи АЗЕМЫ, РАКА, ЕЛЬКИНА-ЮХНОВЕЦ, УСОЛЬЦЕВЫХ, КОРКИШКО и другие.

История Братского троллейбусного управления продолжается, и, верится, будут продолжать свое развитие его славные династии. У кого-то подрастают дети, у кого-то уже и внуки. Нет сомнения, что многим молодым людям на семейном совете умудренные опытом ветераны уверенно дают путевку в трудовую жизнь - в БТУ.

ЖИВА ПАМЯТЬ, ЖИВЫ ТРАДИЦИИ..

Говоря о двадцатипятилетнем существовании Братского троллейбусного управления, следует подчеркнуть, что его коллектив всегда жил полной жизнью, шел в ногу со временем - в колонне на праздничных демонстрациях, в рядах добровольной народной дружины, в уборочной кампании, шефской работе, во всех соревнованиях и начинаниях. Чедрая перемен и преобразований в государстве никоим образом не обошла БТУ. Много проблем внесли в жизнь, воплотившись в действительность, непривычные для слуха слова - перестройка, акционирование, рынок, кризис и др. Но волна перемен не пошатнула основного фундамента коллектива - его микроклимата. Он по-прежнему полон оптимизма и радужия.

По-прежнему живы традиции. Отмечаются праздники и дни рождения, проводятся конкурсы и слеты, остаются в силе шефские обязанности.

Самыми любимыми считаются в коллективе праздники 8 Марта и Новый год. К ним всегда готовятся заранее: шьются костюмы, выпускаются газеты, стряпаются вкусные блюда. Бывает, собираются у кого-нибудь дома в уютной, не-принужденной обстановке.

Не забывают здесь и ветеранов. Для них существует специальный цикл вечеров под названием «От всей души». Участников Великой Отечественной войны на предприятии было

пять человек. Это Иван Алексеевич Шишулькин, Федор Игнатьевич Седышев, Евгений Николаевич Кандышев, Иван Михайлович Перекрестов и Геннадий Алексеевич Попов. Се-



1998 г. На турслете

годня в живых остался только один Е. Н. Кандышев.

На одного человека уменьшились ряды тружеников тыла, работавших в БТУ. Ушла из жизни ветеран труда Ефросинья Титовна Михно. Сегодня их шестеро. Это Галина Алексеевна Соболева (ветеран труда), Нелли Дмитриевна Яременко, Евдокия Васильевна Шабалина, Мария Аксеновна Шевченко, Истомия Григорьевна Павлиш и Мария Михайловна Перевалова.

Кстати, М. М. Перевалова является почетным гражданином нашего города. Второго человека, которому было присвоено звание «Почетный гражданин г.Братска», Владимира Семеновича Лукьяненко, к сожалению, уже нет в живых.

Аида Раймондовна Русецкая была малолетней узницей концлагерей во время Великой Отечественной. Она диспетчер, работает по сей день.

Среди троллейбусников, отдавших много лет предприятию, значатся имена Фаины Васильевны Иглиной, Раисы Петровны Тарасовой, Алевтины Вячеславовны Мельник, Валентины Михайловны Чудиновой, Людмилы Николаевны Святовой, Екатерины Петровны Чумак, Людмилы Кирилловны Мачулиной, Петра Ивановича Никифорова, Эми-

лии Васильевны Клеповой, Евгения Николаевича Кандышева, Надежды Августовны Москвитиной, Валентины Дмитриевны Тихоновой, Зинаиды Пантелеимоновны Гринчак. Дрофилы Алексеевны Качановой. Александра Нико-



Ветераны

лаевича Тухова, Раисы Лукьяновны Герасимович, Марии Ивановны Шевченко и Татьяны Ивановны Елисеевой. Им всем присвоено звание «Ветеран труда». Ныне они пенсионеры. А некоторых уже проводили и в последний путь. Но в коллективе помнят всех. Рады видеть у себя живых, чтят память о тех, кого больше нет.

НЕСКОЛЬКО ИНТЕРВЬЮ О ПРОШЛОМ, НАСТОЯЩЕМ И БУДУЩЕМ БТУ

**С. И. ИШКОВ,
НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ**

Коренной сибиряк. Родился в Куйтуне (Иркутская область). Женат. Имеет сына и дочь. В троллейбусном управлении работает с 1985 года.

Детство мое прошло в сельской местности. Как и все окружающие мальчишки, любил рыбалку, походы, под-

вижные игры на природе. Активно занимался спортом. Особенno нравилось принимать участие в турслетах. Отрадно вспоминать о том, что команда нашей школы долгое время считалась сильнейшей: практически с каждого слета мы возвращались победителями.



С неменьшим энтузиазмом тянулся я также и к технике. Поэтому однозначно свои увлечения той поры оценить не могу. Интересовало многое. Но время шло. Близились выпускные экзамены. Наконец, и они остались позади.

Успешно окончив местную школу, получил возможность основательно поразмыслять над выбором будущей профессии. Семнадцатилетний возраст - самый подходящий для активного поиска жизненных позиций. Хочется реализовать свои самые смелые замыслы и мечты.

Я не был исключением и рискнул поступать в Красноярское летное училище. Увы, не совсем успешно - подвел мой вестибулярный аппарат. Было, конечно, обидно. Но, как говорится, в любой неудаче можно найти положительные моменты. В моем случае это был опыт абитуриента, который я использовал в самом скором будущем. Решил так: потерпели фиаско мои воздушные мечты - буду реализовывать себя в надежной земной профессии. И свой окончательный выбор сделал уже без особых душевных мук. Решил идти по стопам своего дяди, горэлектротранспортника.

Для этого поехал в Иркутск поступать в политехнический институт. Сдавал всего два экзамена по так называемому эксперименту (аттестат позволял). Был зачислен. И началась моя веселая, полная событий студенческая жизнь. Старался успеть многое. Учился, работал. Был, кстати, в числе самых активных стройотрядовцев. За период учебы

я четыре лета посвятил ударному труду под флагом студентов ИПИ. Было очень интересно. География передвижений строительных отрядов в те годы была довольно обширна, что давало возможность и мир посмотреть, и себя показать. Лично мне довелось работать на ремонтном заводе в Калининграде (в электроцехе), на строительстве сельхозобъектов в Качуге, внести свою посильную лепту в строительство Байкало-Амурской магистрали.

По большому счету институт явился для меня местом, где были решены многие мои жизненно важные вопросы. Я получил профессию, открыл свою трудовую биографию и создал семью. Женился уже на выпускном курсе на девушке по имени Марина, также студентке ИПИ.

При распределении голову сильно ломать не стали, поскольку для себя я заранее решил, что буду жить в Братске. Была, правда, возможность распределиться в крупные, в том числе и областные города, остаться в Иркутске. Почему был сделан именно такой выбор? Да потому, что я полюбил эти места - Сибирь богата своей природой, щедро делится своим богатством с человеком, если он к ней тянется. А я ведь заядлый рыбак и охотник. К тому же у меня в Куйтуне живут родители, я у них единственный сын, и оставить их без помощи не могу. Знаете, как в деревне: и дров нужно наколоть, и воды наносить, и огород вскопать. Тем более в Братске у меня жили родственники, я приезжал к ним частенько, причем с удовольствием. Иными словами, я знал куда ехал - город был мне знаком, нравился. Уже и друзьями обзавелся. В общем, тянуло меня сюда, потому и приехал. И жену следом за собой «перетащил» (в то время она у меня еще студенткой была, перевелась в Братский индустриальный). А через полгода у нас родился сын Дмитрий. Так что первый год жизни в Братске был для нашей семьи полным хлопот и волнений. В основном, приятных.

С предприятием и своей первой должностью - мастера профилактория - я знакомился ровно 48 часов и без перерыва. После двухсуточной стажировки приступил наконец к работе. Легкой она мне не показалась, бригада досталась не из лучших. В то время кадровый вопрос в управлении оставлял желать лучшего. Но время внесло свои корректиды. Не сразу, конечно. Поэтапно.

Первым этапом случилась гласность. Люди получили право своим голосом реально влиять на ход событий в коллективе. Именно тогда коллектив оказал мне впервые свое доверие, избрав на должность старшего мастера профилактория. Следующий виток во времени для меня завершился назначением на должность начальника депо. Еще через некоторое вре-

мя я приступил к исполнению обязанностей главного инженера и лишь затем был утвержден начальником управления.

В связи с этим решил продолжить свое образование и поступил в Индустриальный институт, на вечернюю форму обучения. С жадностью, опираясь уже на конкретный опыт, приобрел свою вторую специальность - инженера-экономиста.

Говорить о Братском троллейбусном управлении - предприятии, судьба которого тесно переплелась с моей собственной, и легко, и трудно. Легко потому, что за 25 лет своего существования, БТУ прочно вошло в жизнь города, зарекомендовав себя стабильным, перспективным предприятием. На фоне других транспортных организаций мы выглядим совсем неплохо. У нас очень большой показатель покрытия затрат собственными доходами (более 80 процентов). Для сравнения приведу общероссийский показатель - он не превышает 50 процентов. Коэффициент выпуска подвижного состава также не заставляет нас краснеть, достигая 98 процентов.

О перспективности троллейбусного управления свидетельствует, может быть, даже в первую очередь, отсутствие на предприятии кадровых проблем. Коллектив стабилен. В общей массе дружен. Люди у нас трудолюбивые, болеющие душой за родное предприятие. Любые неувязки и неприятности принимают близко к сердцу. Примитивной схемы «пришел - отработал - ушел» у нас в коллективе не существует.

Добрые слова можно сказать о многих и многих троллейбусниках. Я лично очень благодарен начальникам цехов, служб и отделов, без которых успеха быть просто не могло. В частности, Л. С. Чеботаревой, начальнику службы движения, на пять с большим плюсом знающей свое дело.

Также Л. А. Федотовой, начальнику службы сбора выручки, с достоинством выдержавшей огромный наплыв людей при переходе на кондукторское обслуживание, со всеми вытекающими последствиями. На ней лежала большая моральная нагрузка, связанная с бесконечным поиском достойных работников, а значит, ответственность за борьбу с разгильдяйством и текучкой. Постепенно был сформирован хороший, добросовестный коллектив, повышена культура обслуживания пассажиров.

Не может не вызывать одобрения идеальный порядок, царящий в энергослужбе - хозяйстве О. В. Баженовой. Это заслуга именно ее, человека грамотного, надежного, пунктуального.

За ремонт и техобслуживание подвижного состава мож-

но быть спокойным, они находятся в надежных руках двух корифеев - начальника службы подвижного состава А. И. Белова и начальника участка ТРМ В. С. Гратия. При известной изношенности парка они используют для восстановления агрегатов все резервы. По технической готовности БТУ достигло очень высокого уровня.



Август 1999 г. Коллектив инженерно-технических работников БТУ

Авторитетом грамотного и ответственного работника пользуется начальник производственно-технического отдела Т. А. Андреева. При необходимости она может замещать многих своих коллег, в том числе и главного инженера. К ее мнению прислушиваются, его уважают. Курируя службу ремонта, Андреева вносит посильную лепту в поддержание подвижного состава в нормальном состоянии. В ее компетенции и многие другие вопросы.

Крепкий, грамотный коллектив сложился в отделе безопасности движения и линейного контроля, возглавляемого Г. Р. Тишовой. Они тесно и плодотворно сотрудничают с ГАИ, ремонтниками, водителями, контактниками.

Перечислять можно и дальше, и с неменьшим энтузиазмом. В бухгалтерии, экономическом отделе, отделе кадров и т.д. работают настоящие профессионалы своего дела. Практически все вопросы, возникающие в процессе работы, решаются самостоятельно в стенах предприятия, без помощи извне. Это, думаю, дорогостоящее.

Канули в лета времена, толкавшие людей метаться по кооперативам в поисках длинного рубля. Сиюминутные успехи сменились долгим разочарованием, и люди вновь возвращались на предприятие. Как ни крути, как ни перестраивайся, но без троллейбуса далеко не уедешь. Думаю, при любых обстоятельствах, при любых, самых неожиданных переменах и веяниях. Тем паче, когда речь идет о Братске, где сам Бог велел использовать электроэнергию в транспортных целях.

Помимо энергетической выгоды, троллейбус является и с экологической точки зрения позитивным решением для загазованного города. Добавим сюда такой важный штрих, как регулярность движения, и потребность дальнейшего перечисления положительных аспектов использования троллейбусного транспорта практически отпадает. Иллюстрацией к сказанному вполне могут служить данные городской статистики, решительно отдающие 80 с лишним процентов пассажирских перевозок в Братске троллейбусам. И наша задача в обозримом будущем заключается в удержании достигнутых результатов.

Это касается как раз трудного аспекта разговора о предприятии-юбиляре. Начнем с того, что БТУ с самого начало было, на мой взгляд, обделено вниманием со стороны города. Сегодня это, разумеется, сказывается. Чтобы построить контактную линию даже самой небольшой протяженности, нужны очень большие затраты. У города на данном этапе, не секрет, средств нет. Поэтому все перспективы развития троллейбусного транспорта пока заморожены. Обидно, конечно. Тем более что имеются конкретные идеи, в том числе воплощенные в проекты. В частности, на строительство контактной сети до поселка Энергетик. Необходимость пуска троллейбусов в Падунский район еще десять лет назад была очевидна. Братчане ждали этого, надеялись. Сегодня говорить на данную тему, мягко говоря, рановато: все проекты пока остаются проектами.

Но кое-какие приятные новости все-таки есть. Так, практически решается вопрос о том, чтобы протянуть контактные сети в 26 микрорайон, а теоретически - по улице Советской с выходом на улицу Ленина.

Нынче у братских троллейбусников одно желание - стабилизироваться, удержать достигнутый объем. Такая политика диктуется, разумеется, нашей действительностью. Тревожно сегодня всем: и руководителям, и рядовым, и работающим, и пенсионерам. Мы, правда, даже в такой ситуации пытаемся не падать духом. Решаем проблемы преимущественно своими силами, не чураемся чужого

опыта. Я считаю, что и в самом захудалом депо можно найти изюминку, которой следует уделить внимание, взять себе на заметку.

Вообще в меру возможностей стараемся поддерживать связь с другими городами. Не мудрствуя лукаво, нахожу целесообразным перенимать опыт своих коллег, если он того стоит. К чему изобретать велосипед?! Со своей стороны, не пропустить поделиться собственными достижениями. В этой связи хочу подчеркнуть прогрессивную роль межрегиональных совещаний троллейбусников, инициатором которых выступает Главное управление городского электрического транспорта. Здесь, главным образом, и происходит обмен опытом, решаются многие наболевшие проблемы, обсуждаются общие перспективы. Полтора года назад и Братск (впервые) вошел в число городов, на базе которых проводилось совещание такого масштаба. БТУ приветствовало у себя представителей троллейбусных предприятий Краснодара, Волгограда, Москвы, Благовещенска, Иркутска, Ангарска, Ачинска. Считаю проведенную работу плодотворной. Разумеется, в первую очередь, для нас.

Положительные вехи важны сегодня как никогда. Пожалуй, они и являются в последнее время двигателем прогрессивных начинаний. Поэтому мы большое значение придаем благодарностям, поступающим со стороны пассажиров. Их, к сожалению, не так много. Люди измотаны повседневными тяготами, заботами, неурядицами, и услышать слова признательности от них сегодня гораздо сложнее, чем недовольства. Поэтому для нас особо дороги положительные отзывы о работе. Ведь люди многое перестали замечать. До многого просто не доходят руки. Бывает, человек отметит про себя какой-то положительный момент, порадуется в душе. Но и только. Выйдет на своей остановке, вновь погрузится в свои проблемы, которых, действительно, нынче хватает и малым, и старым. Поэтому разве может не радовать, что кто-то все равно находит возможность лично свидетельствовать свою благодарность и признательность? Пусть даже и в письменной форме, либо по телефону.

Ни одна благодарность в адрес наших работников не проходит для них бесследно. Мы с удовольствием поощряем выделившихся. Хотя, конечно, понимаем, что пассажир в состоянии оценить лишь видимую часть нашего производственного процесса. То есть результат деятельности службы движения. И это логично - его мало волнует, что творится за воротами депо, какими методами и усилиями достигается комфортность и удобство проезда, повышается уровень культуры обслуживания. А любое, даже самое не-

значительное достижение требует определенного вклада. Иногда большего, иногда меньшего. Здесь важно заполнить каждый возникающий пробел, и по возможности вовремя.

Кстати, у нас хорошо поставлен вопрос борьбы с обнаруженными недостатками. Действует целая система реагирования на поступающие в адрес ТУ жалобы. Все негативные случаи, имеющие место быть, фиксируются в специальных (рабочих) журналах. Им немедленно дается ход: выясняются все детали произошедшего, принимаются соответствующие меры, а результат доводится до истца. Нужно сказать, это помогает. Ведь работать с людьми тяжело. Зачастую даже не предугадаешь, по какому сценарию разыграется очередной инцидент. Главным образом, связанный со службой выручки - самой молодой на предприятии.

Раз уж зашла речь о возрастном цензе, хочу отметить, что коллектив Братского троллейбусного управления отличается своей молодостью среди других предприятий города. Средний возраст троллейбусников меньше, чем где-либо. Очень надеюсь, что мы сумеем сохранить свою молодость, в том числе и душевную, на долгие-долгие годы. Вижу будущее нашего троллейбуса за подрастающей сменой, не исключено, в лице своего сына. Им жить в XXI веке, продолжать дело своих отцов.

НИКОЛАЙ ЮРЬЕВИЧ САЛЬНИКОВ

ВОЗГЛАВЛЯВШИЙ ОТДЕЛ ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ АДМИНИСТРАЦИИ Г. БРАТСКА С 1996 ПО 1999 Г. Г.

Из общественного городского транспорта, если речь идет о моем выборе как пассажира, я отдаю предпочтение именно троллейбусу. По ряду существенных причин. Прежде всего потому, что режим работы этих машин на маршрутах отличается завидным постоянством: ходят, подобно исправному часовому механизму. Причем с очень хорошим интервалом, удобным и приемлемым для широкого круга пассажиров. Мне, правда, сегодня сложно говорить о троллейбусах и троллейбусниках от лица рядового пассажира, поскольку я владею достаточной информацией для объективной оценки как сиюминутного впечатления от проезда, так и деятельности предприятия в целом. Знаю настоящую цену успешной работы коллектива ТУ, его побед и достижений. Знаю, чего стоит руководству управления поддерживать нормальную жизнедеятельность коллектива.

Сложилось так, что картина появления в городе троллейбусов в моем сознании четких линий, ознаменованных красными датами, не имеет. В 1975 году - в год пуска - я завершал свое образование, готовился к защите диплома.

Поэтому все события того периода вращались для меня именно вокруг дипломных волнений.

Затем последовала служба в армии, и лишь потом, вернувшись домой и окунувшись в суету города, я наконец по достоинству мог оценить троллейбус.

С годами моя привязанность к этому виду транспорта росла. И сегодня, будучи (в силу



их должностных обязанностей) лицом, посвященным в дела БТУ, хорошо зная его коллектив, я с еще большим желанием прибегаю к услугам троллейбуса. Вообще я очень частый гость управления и получаю настоящее удовольствие от общения с его работниками. Коллектив троллейбусников, по моему мнению, здоровый, спаянный, живущий не только днем сегодняшним, но и с оптимизмом забегающий далеко вперед в своих планах. Может быть, именно последнее качество решающим образом помогает управлению находиться всегда на плаву, самостоятельно выходить из различных ситуаций. В том числе и чрезвычайных. А также вера друг в друга, профессионализм, работоспособность и ответственность за себя, своих коллег и коллектив в целом.

При этом нельзя не отметить очевидную прогрессивность взглядов и действий руководства, исходящую в первую очередь от начальника управления - Сергея Ивановича Ишкова. Мне довелось работать именно с этим руководителем Братского троллейбусного управления, и я весьма доволен нашими деловыми контактами. С ним интересно общаться. Ишков просто зажигает своей молодостью, своим энтузиазмом и трудолюбием. Удивляет ред-

кой целеустремленностью, порой переходящей в упрямство. Уж если что задумает, будет идти до конца, как правило, победного. Действует по принципу, утверждающему, что вода камень точит.

Некоторые идеи Сергея Ивановича вначале не всегда у меня вызывают восторг: кажутся нереальными, трудновыполнимыми. Но проходит время, и камень уже не видится той пугающей неотесаной глыбой, как было вначале. Более того, оказывается вполне пригодным к употреблению, разумеется, после ряда определенных усилий и манипуляций. Поэтому упрямство Ишкова меня уже и не настороживает. Наоборот, находит поддержку. Ведь, действительно, под лежачий камень вода не течет. Нужно искать, пробовать, превращать минусы в плюсы.

Бессспорно, в нашей действительности, к сожалению, преобладают минусы. Одно радует: положительный заряд несет (вопреки всему) продолжительный позитивный эффект, способный и через время согревать своей энергией. Я имею в виду не только производственный фактор, но и человеческий. Известно, не хлебом единым жив человек. Ишков, например, стремится художественным образом засвидетельствовать признательность руководства ветеранам за их многолетний труд. Чтобы его труженики всегда помнили о своей принадлежности к славной семье троллейбусников, дарит в подарок юбилярам картины с изображением троллейбусов, запечатленных на улицах родного города. Картины пишутся на заказ и до самого момента вручения находятся под большим секретом и бдительным наблюдением начальника ТУ.

Кого-то, может, удивляет подобная инициатива руководства, находящего среди массы забот время еще и на подобного рода сюрпризы. Но таков уж он есть - Сергей Иванович, любящий свой коллектив, дорожащий своим делом, видящий за троллейбусом будущее.

Знаю, что мысли и действия Ишкова импонируют многим его коллегам, в том числе из других городов. С ним считаются. Его уважают. К нему приезжают. Так, в 1998 году Братск впервые принимал у себя на семинаре руководителей электротранспорта сибирского и дальневосточного регионов вместе с начальником главка. Не ошибусь, если допущу мысль о том, что подобный форум проходил в нашем городе благодаря решающему значению личного фактора начальника БТУ. Полагаю, после личного знакомства с управлением авторитет Ишкова еще более укрепился в среде троллейбусников. А значит, возрос и статус города. Все ведь взаимосвязано в конечном счете. Вопрос даль-

нейшей судьбы нынешнего юбиляра имеет один единственный ответ: если быть Братску, значит, быть и троллейбусу на его улицах!

(октябрь 1998 г.)

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!



Являясь постоянным пассажиром троллейбуса, я время от времени с удовольствием отмечаю отдельные новшества, случившиеся как в обслуживании, так и в облике машин. Порой отказываешься верить собственным глазам, зная о нелегком положении на предприятии. К примеру, глядя на сияющий свежей краской троллейбус, не можешь отделаться от мысли о новом приобретении ТУ. Но каждый раз реальность подсказывает: троллейбус прошел капитально-восстановительный ремонт.

В Уфе и Вологде на специализированных заводах стареньkim изношенным троллейбусам дают второе рождение, обновляя их на 80 процентов - от кузова до электрической части. После этого машина уравнивается в правах с новой на целых десять лет. Разумеется, такой ремонт обходится предприятию дороже, нежели обычный, но покупка нового троллейбуса несравненно ощутимее бьет по карману.

Поиск самых рациональных путей жизнедеятельности предприятия, как и положено при хозяйственном подходе, дает заслуженное право коллективу Братского троллейбусного управления называться одним из лучших в стране по экономическим показателям. Этот факт был засвидетельствован главным специалистом НИИ ГЭТ в начале 1999 года, после личного ознакомления с БТУ. Не на последнем месте братские троллейбусники и по уровню культуры обслуживания. Одним словом, братчанам можно не терять надежду на то, что троллейбус и впредь не сдаст своих позиций в городе. Все основания для оптимизма имеются, а корень их - в кадрах. Так считают и в Главном управлении горэлектротранспорта, особо отметившем труд братских троллейбусников.

В 1998 году приказом Министерства транспорта Российской Федерации за заслуги в развитии городского электротранспорта и многолетний добросовестный труд знаком «Почетный работник горэлектротранспорта» были награждены четыре человека - старейший водитель Клавдия Яков-

левна Калашникова, слесарь-электрик Виталий Алексеевич Чунин, начальник производственно-технического отдела Татьяна Александровна Андреева и начальник управления Сергей Иванович Ишков. Награды были вручены на торжественном собрании коллектива, посвященном профессиональному празднику - Дню работников автомобильного транспорта.

Нужно отметить, что вниманием такого уровня братские троллейбусники были удостоены впервые, причем в количестве, составляющем половину из числа всех награжденных в Иркутской области. Этот факт не может не радовать и не вызывать гордости за наших земляков. Как, впрочем, и веры в завтрашний - более светлый день коллектива троллейбусного управления, а значит, и всех нас, пассажиров грядущего XXI века. В добный путь! До встречи в троллейбусе!

И. В. Прокошева.

ОГЛАВЛЕНИЕ

От автора	5
Транспорт будущего. Слово заместителю мэра г. Братска В. С. Казакову	7
Истории строки	9
Первые водители	32
Посланцы из области	41
Первые молодые специалисты	51
Братские троллейбусники - кто они?	53
Династии	108
Жива память, живы традиции...	113
Несколько интервью о прошлом, настоящем и будущем БТУ	115
В добный путь!	123

И. В. Прокошева

**БРАТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС:
ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА В ПУТИ
1975-2000**

Художественный редактор В. В. Непомнящий
Технический редактор Н. К. Лебедева
Компьютерная верстка М. В. Моисеев
Корректор Л. Н. Давыдова

Лицензия на издательскую деятельность
ЛР № 040730 от 18.10.95 г.

Сдано в набор 30.09.99 г. Подписано в печать 13.01.2000 г.
Формат бумаги 60x84 1/16. Бум. тип. № 1.
Гарнитура Times New Roman, печать офсетная. Объем п. л. 8.
Заказ 3277. Тираж 1000

МП «Братская городская типография»
665 717, г. Братск, ул. Янгеля, 122.