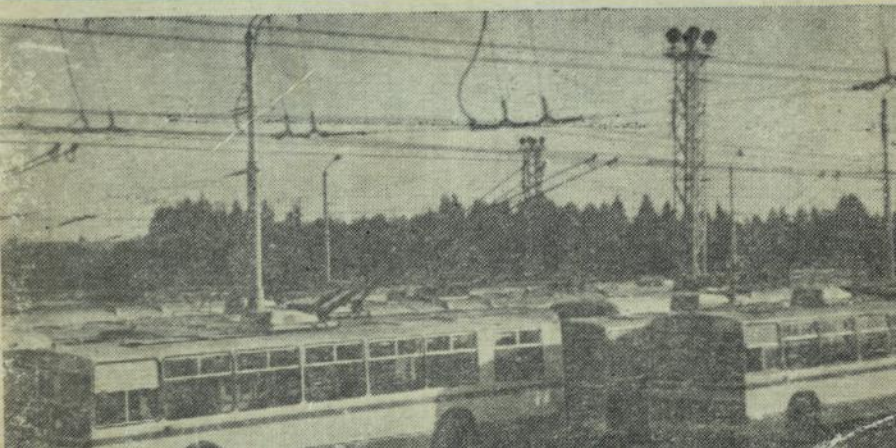


к 65.644
И20
28522-к



ПО ГОРОДУ ИДЕТ ТРОЛЛЕЙБУС



[illegible]

К 10-летию Чебоксарского троллейбусного управления

В. ИВАНОВА

ПО ГОРОДУ ИДЕТ ТРОЛЛЕЙБУС

ЧУВАШСКОЕ КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО. ЧЕБОКСАРЫ — 1974

K65.644.135.4

65.9(2Рос. Чув)441.354

28522-кр.

НАЦИОНАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА
ЧУВАШСКОЙ
РЕСПУБЛИКИ

И $\frac{0311-0148}{M136(03)-74}$ заказн.

© Чувашское книжное издательство, 1974 г. W

ПРОВЕРЕНО
20.10

1. ГОД РОЖДЕНИЯ—1964

...Все начинается с дороги. Все хорошее в жизни, все новое. И впечатления, и стройки, и будущие города, и размаха шаги саженьи, ведущие из вчерашнего дня в завтрашний.

По древним дорогам скрипела нужда,
сбивалась
и путалась на поворотах;
тонула в трясине,
ползла в города,
захлебывалась в болотах...

Все начинается с дороги. А они так нужны были, эти дороги, нашей молодой республике... В 1929 году в Чувашской АССР была открыта первая и единственная тогда автобусная линия, по которой курсировало всего-навсего два автобуса. В 1930 году весь автопарк Чувашии состоял лишь из шести машин.

Сейчас эти цифры, конечно, не могут не вызвать улыбки. К концу девятой пятилетки только количество автобусов, обслуживающих население ЧАССР, вырастет до тысячи, а число их маршрутов давно уже перевалило за двести. В столице республики первые автобусы вышли на городские улицы весной 1946 года. Неоценимую роль сыграли они в жизни Чебоксар. Но все же полностью проблема растущих из года в год внутригородских перевозок была решена лишь со вводом электрического транспорта.

...Спешат по городу нарядные, празднично-ухоженные троллейбусы. В жару и в стужу, рано утром и далеко за полночь. Мягкое шуршание их шин, сливаясь с птичьим пением, будит чебоксарцев на заре; засыпая, горожане все еще слышат мягкую поступь машин-тружениц. Идут по городу троллейбусы. Всегда сверкающие свежей краской, чисто вымытыми окнами, радующие глаз какой-то подчеркнутой аккуратностью, порядком независимо от времени года и погоды. Неповторимый облик придают они чебоксарским улицам, это своего рода лицо города, его визитная карточка.

Вот очень типичная сценка для летних Чебоксар, когда у волжских причалов пришвартовываются один за другим экскурсионные теплоходы, и говорливая толпа туристов (а их более ста тысяч ежегодно посещает родину легендарного Чапая и дважды Героя Советского Союза, летчика-космонавта СССР Андрияна НИКОЛАЕВА) высыпает на берег. И когда они начинают «штурмовать» троллейбусы, то в одном из них, то в другом непременно раздастся усиленный микрофоном голос водителя:

— Товарищи чебоксарцы! Будьте гостеприимны! Давайте уступим места гостям нашей столицы.

И сразу какая-то неуловимо-мажорная атмосфера радушия, взаимной доброжелательности устанавливается в салоне. Туристов же ожидает новая приятная неожиданность: частенько водители троллейбусов берут на себя и обязанности добровольных гидов.

— Товарищи туристы, обратите внимание: мы едем сейчас по дну будущего моря. Когда завершится строительство Чебоксарской ГЭС, эта часть города будет затоплена, и Чувашский музыкальный театр — видите направо красивое здание с колоннадой? — окажется на самом берегу нового моря. А эта развилка дорог — пересечение сразу нескольких троллейбусных маршрутов. Вот там — район студенческого городка, налево —

ведущие промышленные предприятия Чебоксар, в том числе и строящийся завод промышленных тракторов, который скоро уже будет выпускать самые сильные в стране трактора — мощностью в 330 и 500 лошадиных сил. Следующая остановка — площадь Ленина...

Новая остановка, новые пассажиры. И уже не только гости столицы, но и ее старожилы с интересом прислушиваются к словам водителя, а то и дополняют его. Активно, на правах хозяев города, включаются в эту нечаянную экскурсию. Едешь в таком троллейбусе — и честное слово, даже выходить не хочется. Будто сам воздух здесь в этот миг пронизан ионами доброжелательности и хорошего настроения, и будто какими-то новыми глазами начинаешь видеть и Чебоксары, и чебоксарцев. И невольно лишний раз с гордостью вспомнишь, что наше Чебоксарское троллейбусное управление — одно из лучших в Российской Федерации, что это — «Предприятие высокой культуры производства».

10 лет... Это и много, и мало. Чебоксарцы хорошо помнят ноябрьские дни 1964 года, когда на улицах города появились первые троллейбусы. Это было настоящим праздником, отличным подарком горожанам к 47-й годовщине Великого Октября. В эксплуатацию были введены тогда депо на 50 машин, девять километров контактной сети и 22 троллейбуса типа ЗИУ-5. С тех пор у коллектива управления сложилась хорошая традиция: к каждой последующей годовщине Октябрьской революции открывались новые маршруты, вводились в эксплуатацию тяговые подстанции.

Давайте перелистаем путеводитель по столице Чувашии — «Знакомьтесь, Чебоксары». Книга эта, написанная заслуженным работником культуры ЧАССР, журналистом Алексеем Студенецким, за короткий срок выдержала три издания. Каждое из них дополнялось новыми фактами, новыми яркими страничками из летописи юдного из наиболее быстрорастущих городов

Поволжья. И то, что в последнее, четвертое издание книги, вышедшее в 1973 г., включен и рассказ о становлении Чебоксарского троллейбусного управления, говорит само за себя.

В главе с характерным названием «Приметы роста» есть подглавка «Цветы и троллейбус». Заглянем в нее.

«7 ноября 1964 года, сразу же после праздничной демонстрации, на улицах Чебоксар появились голубые и розовые троллейбусы. Комфортабельные, вместительные машины, изготовленные в г. Энгельсе, на заводе имени Урицкого, широко открывали двери перед первыми пассажирами, плавно, с неназойливым, своеобразным гудением и пощелкиванием скользили по центральным городским магистралям — проспекту Ленина и улице Карла Маркса. Большие окна с широким обзором, мягкие сидения, чистый, без бензиновых запахов воздух и, самое главное, относительный (сравнительно с автобусами) простор — все это сразу и по достоинству было оценено чебоксарцами. В первый же год своей славы трудовой вахты коллектив троллейбусного парка перевез около двадцати миллионов пассажиров, то есть население двухсот таких городов, какими были Чебоксары к началу 1959 года.

7 ноября 1965 года, то есть ровно через год, еще два троллейбусных маршрута начали свою трудовую жизнь. Блестящие широкими зеркальными стеклами и свежим лаком, машины пошли по Новочебоксарскому мосту через р. Кайбулку, по улицам Калинина и Гагарина, туда, где живут и трудятся рабочие текстильных предприятий города — хлопчатобумажного комбината, лентоткацкой и чулочно-трикотажной фабрик, где ведется большое жилищное строительство.

7 ноября 1966 года — уже по сложившейся традиции! — вступил в строй четвертый троллейбусный маршрут, связавший западные жилые кварталы, республиканские лечебные учреждения и Волжский филиал Мо-

сковского энергетического института с центром города. Маршрут этот стал возможным после сооружения Московского моста, протянувшегося над р. Чебоксаркой, которой суждено стать заливом волжского моря, почти на четверть километра.

7 ноября 1967 года открылось троллейбусное движение в Южный поселок.

7 ноября 1968 года троллейбусы впервые отправились до аэропорта.

Следующие два года были использованы для реконструкции и расширения основной ремонтной базы парка, увеличения ее проектной мощности в два с половиной раза. В канун 7 ноября 1971 года государственная комиссия зафиксировала завершение строительства троллейбусной линии по проспекту Мира. А 7 ноября 1972 года троллейбус приветствовали жители Чапаевского поселка.



Первый рейс...

Сейчас вместительные комфортабельные машины отлично организованного троллейбусного хозяйства в Чебоксарах перевозят каждые пять дней около миллиона пассажиров, а общая протяженность маршрутов приблизилась к первой сотне километров. В центре города введены фирменные маршруты — «Волжский» и «Университетский», на которых бригады проходят школу обслуживания пассажиров. Троллейбусное депо—это сверкающие чистотой помещения с цветами, вольерами для певчих птиц и аквариумами, с отлично оборудованной диспетчерской службой, связанной с цехами внутрипроизводственным телевидением. Это предприятие высокой культуры производства и коммунистического труда, куда приезжают перенимать опыт из городов Российской Федерации, с Украины, из Белоруссии, Узбекистана, Латвии, Молдавии, Таджикистана. В троллейбусном парке можно встретить и зарубежных гостей. Столица Чувашии по праву гордится своим троллейбусным хозяйством!»

Рост подвижного состава и энергохозяйства Чебоксарского троллейбусного управления можно охарактеризовать следующими показателями.

Годы	Протяженность контактной сети	Инвентарное число троллейбусов	Среднесуточный выпуск машин на линию	Пробег (в тысячах километров)	Перевозка пассажиров
1964	9,0	22	15	113,8	1423,6
1965	23,5	40	17	1406,4	18092,9
1966	29,5	63	33	2773,5	31030,5
1967	38,5	78	59	4005,3	41837,6
1968	47,7	93	47	5226,6	50876,7
1969	50,6	93	76	6265,1	59731,4

1970	50,6	103	69	6823,8	65466,6
1971	55,9	110	81	7210,0	67227,9
1973	76,2	155	89	7806,2	71877,8
1972	76,2	140	110	9566,0	77017,3
1974	76,2	158	119	10031,0	78700,0

Как видим, рост ощутимый, и находится он в самой тесной связи с ростом города. Так же, как и само возникновение в Чебоксарах нового вида транспорта — электрического.

Вот выписка из решения исполкома Чебоксарского городского Совета депутатов трудящихся от 22 марта 1956 года. — «О выборе направления трасс троллейбусных линий г. Чебоксары»:

1. В соответствии с проектом планировки и застройки г. Чебоксары, разработанным Ленгипрогором, считать выбранный вид транспорта для города — троллейбус.

2. На первую очередь трассы троллейбусных линий принять:

а) кольцо по улицам К. Маркса, Плеханова, Ленинградская, Володарского с выходом на улицу К. Маркса до железнодорожного вокзала протяженностью 4,5 км;

б) от улицы К. Маркса, по ул. Володарского, с выходом на ул. Калинина, 4-я Южная полукольцевая — протяженностью 4 км.

3. На расчетный срок принять следующие троллейбусные линии»...

...И снова шли пункты «а», «б», «в», «г», ..., подробный перечень улиц. Естественно, со временем что-то менялось в этих названиях, возникали новые, более рациональные и приемлемые варианты — ведь от момента принятия этого решения до выхода на линию первых троллейбусов была, как говорится, дистанция огромного размера. Но первый камень в основание будущего

транспортного предприятия уже был заложен, и, собственно, летопись троллейбусного управления можно вести именно с этого весеннего дня 1956 года. Толчком же к вышеупомянутому решению горисполкома послужило бурное развитие экономики и культуры Чебоксар, вторая молодость этого древнего волжского города, отметившего в 1969 году свое 500-летие.

Все дается в сопоставлении. Но если говорить о до-революционных Чебоксарах и о сегодняшней столице трижды орденоносной Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики, то здесь, собственно, и сравнивать не с чем. В начале нынешнего столетия в одной из энциклопедий можно было прочитать такой нелестный отзыв о Чебоксарах: «Значение его ничтожно. Вид — довольно жалкий, хотя Чебоксары и называются нередко в шутку «столицею чуваш». В самом деле, тогда в городе было лишь около десятка мелких полукустарных предприятий, зато обилие кабаков и трактиров, церквей и монастырей. Это был незначительный патриархальный городишко с маленькими улочками и сплошь деревянными домами, один из самых темных «медвежьих углов» царской России. И вплоть до Октября численность населения здесь не превышала 4,5—5 тысяч человек.

Этого города нет уже более полувека. Сейчас здесь живет более 260 тысяч человек. Нынешние Чебоксары — один из развитых индустриальных и культурных городов страны. Особенно на заметную качественную ступеньку поднялся он в послевоенные годы, когда здесь началось небывало бурное строительство, когда не по дням, а по часам шло становление большой индустрии Чувашии.

Более тысячи наименований различных видов продукции производится сейчас в Чебоксарах и отправляется во все концы страны и более чем в 70 зарубежных государств. Сегодняшние Чебоксары — это город

электротехнической и текстильной промышленности, приборостроения и машиностроения. Год от года все громче заявляет о себе столица Чувашии и как ведущий научный и культурный центр Поволжья. Но, пожалуй, одной из самых массовых среди чебоксарцев профессий является профессия строителя: в последние годы здесь ведется интенсивнейшее строительство. Только, например, на объектах первой очереди завода промышленных тракторов занято сейчас около семи тысяч человек. Все больше набирает темпы строительство Чебоксарской ГЭС, машиностроительного завода, специализирующегося на выпуске бесчелночных ткацких станков, и других важных новостроек. Значит, расти численности населения столицы республики, появляться новым микрорайонам, рождаться новым улицам. Расти и городскому транспорту и в первую очередь, электрическому. Ибо пульс большого современного города может ритмично, наполненно, без перебоев биться лишь тогда, когда четко, по железному графику, организована работа транспорта.

Когда весной 1956 года горисполкомом было вынесено решение «О выборе направления трасс троллейбусных линий г. Чебоксары», об этом документе знал только узкий круг заинтересованных специалистов. Но постепенно этот круг рос, расширялся, и, наконец, наступило время, когда не осталось, наверно, в городе людей, которые не знали бы о предстоящем пуске троллейбусов и с нетерпением не ожидали бы этого события. И будущие пассажиры, и те, кто представлял себя совсем в ином амплуа...

2 апреля 1964 года появилось постановление Совета Министров Чувашской АССР — «Об организации троллейбусного управления в г. Чебоксары, о расходах на его содержание, шеф — монтажные и пуско-наладочные работы по троллейбусному хозяйству». Из этого постановления вытекало многое, в том числе и предстоящий —

самый первый! — набор на курсы водителей. Но, как говорится, слухами земля полнится, и уже задолго до официального объявления об этом развернули активную деятельность те молодые чебоксарцы, которым страстно хотелось первым повести по городским улицам новенькие элегантные машины. Среди них был и повар Валерий МИХАЙЛОВ. Но давайте предоставим слово ему самому.

«Под большим секретом узнал я от одного парня, что скоро должен производиться набор на курсы водителей. И — скорей в горисполком, разузнать, что и как. Там, честно говоря, удивились моей осведомленности, но рассказали все по порядку, что нужно для того, чтобы попасть на курсы. Через два-три дня у меня уже были готовы все документы. Так что когда через недельку объявили в газетах о наборе на курсы водителей троллейбусов, я в числе первых мог предъявить эти документы. И как же радовался, когда на них появилась утверждающая виза отборочной комиссии — жирная красная буква «К». Заявлений-то было 500, а отобрали лишь 50 человек. Вскоре нам уже предстояло отправиться в Горький. Рассчитался на старом месте работы, жду. Настроение — самое чемоданное. И вот, наконец, наступает день отъезда. Включаю рано утром радио, а там как по заказу:

А дорога дальнею лентою вьется...

Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло...

В Горьком проучились шесть месяцев, получили права, и 6 октября вернулись в Чебоксары. С месяц проработали здесь на стройке, на территории будущего троллейбусного парка. А тут и первая партия троллейбусов прибыла. Мне с несколькими ребятами поручили охранять на железнодорожной станции состав с ними — совершенно новехонькие еще десять голубых машин, даже свежей краской пахнут. Наутро выгрузили их — и



Водители первого класса Геронтий Громов и Валерий Михайлов (справа), кавалеры
Ордена Трудового Красного Знамени

сразу на осмотровую канаву. Первым делом номера написали на каждой. Помню, подошел художник с кисточкой и краской к первому троллейбусу и остановился в раздумье: с какой стороны пишется номер, справа или слева?.. Ну, я ему показал — вот здесь надо написать «1». Потом так же, чуть ли не священнодействуя, вывел он цифры 2, 3, 4, 5...

«Пятерка»... Честное слово, это была одна из самых лучших машин. На ней я проработал ровно два года, и она была точной, как часы. За эти десять лет мне довелось поработать на разных маршрутах, на разных машинах, но свою «пятерку» никогда не забуду, слишком много добрых воспоминаний связано с ней.

7 ноября 1964 года состоялось официальное открытие в Чебоксарах троллейбусного маршрута номер один: автовокзал — Красная площадь. Одна за одной выходили на линию наши машины. «Единица» (экипаж — Николай АНДРЕЕВ, Вениамин НАЗАРОВ, Михаил ПЕТРОВ), «двойка», «тройка», «четверка», наша «пятерочка» (экипаж — Валерий МИХАЙЛОВ, Михаил ПРОТАСОВ и Алим ВЛАДИМИРОВ).

Какими праздничными были эти самые первые рейсы, какими радостно-восторженными, даже немного завистливыми взглядами провожали нас чебоксарцы — и как в тот день у нас самих все внутри пело и ликовало! И снова не выходила из головы песня, с которой я когда-то уезжал на курсы в Горький». «Я хочу, шофер, чтоб тебе повезло...»

В народе говорят: «доброе начало — всему голова». Видно, и в самом деле «счастливый» оказался номер первого троллейбуса у Валерия МИХАЙЛОВА. Потому что уже в канун Нового года его фотография красовалась на только что появившейся Доске почета управления. В числе самых первых водителей ему присвоили звание «Ударник коммунистического труда». Из года в год был он в числе правофланговых социалистического

соревнования. В честь 50-летия Октябрьской революции передовой водитель был занесен на городскую Доску почета, в Юбилейную книгу Трудовой Славы троллейбусного управления, наконец, в Юбилейную книгу Трудовой Славы Чувашской АССР. По итогам восьмой пятилетки В. М. Михайлов был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

А вместе с людьми росло поднималось со ступеньки на ступеньку и само троллейбусное управление, все более значительную роль играл его коллектив в жизни столицы республики.

2. КУРС — НА НОТ

Дорога длиной в десять лет... Нелегкой была она для одного из самых молодых чебоксарских предприятий с самых первых его шагов,— ведь многое приходилось начинать буквально с азов, идти непроторенными путями. Но уже тогда новый коллектив транспортников заявил о себе в полный голос, с первых же месяцев, лет периодически занимая классные места в соцсоревновании. Сначала по городу, потом по республике, потом уже в масштабах Российской Федерации. Вот краткий перечень некоторых из трудовых наград коллектива.

Одним из самых «урожайных» был 1967 год. В год 50-летнего юбилея Великого Октября Чебоксарское троллейбусное управление было награждено Почетными грамотами Министерства коммунального хозяйства РСФСР и ЦК отраслевого профсоюза; Совета Министров ЧАССР и президиума облпрофсовета; коллектив ЧТУ был занесен в Книгу почета — юбилейную книгу трудовой доблести г. Чебоксар, ему было вручено как символ трудовой доблести и оставлено на вечное хранение памятное Знамя Чувашского ОК КПСС, Президиума Верховного Совета ЧАССР, Совета Министров республи-

ки и облпрофсовета, а также Красное Знамя Чебоксарского горкома ВЛКСМ. В последующие годы работники Чебоксарского электрического транспорта вновь неоднократно награждались Почетными грамотами отраслевого министерства, дипломом о присвоении звания «Предприятие высокой культуры производства», в числе почетных трудовых реликвий коллектива — также Ленинская юбилейная Почетная грамота Президиума Верховного Совета РСФСР, Совета Министров Федерации и ВЦСПС, Диплом Совета Министров СССР и ВЦСПС за победу во Всесоюзном смотре по повышению культуры производства в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. Десятки самых разных наград — и ЦК



Награды коллектива

ВЛКСМ, и областной и городской комсомольских организации — у молодежи управления. Одна из самых почетных наград коллектива ЧТУ — «Юбилейный Почетный Знак ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС».

За десять лет существования троллейбусного управления по итогам соцсоревнования его коллективу около 30 раз присуждались классные места. Как говорится, комментарии здесь излишни. «Сегодня работать лучше, чем вчера, завтра — лучше, чем сегодня» — таков девиз троллейбусников, их добрая традиция.

Но есть у этого молодого коллектива и еще одна отличная неписанная традиция: открывать «зеленую улицу» всему новому, прогрессивному, не бояться быть кое в чем и первопроходцами, — хотя первым, как известно, всегда намного трудней. В числе самых первых среди коммунальников Российской Федерации, например, здесь перешли на автоматику и телемеханику в работе подстанций. Весьма показателен и тот факт, что управление является базовым хозяйством для Энгельсского завода, как бы опытным полигоном для испытания новых марок машин. Именно на чебоксарских магистральных опробывались первые опытные образцы троллейбусов ЗИУ-9, получивших теперь постоянную прописку и во многих других городах страны. Запущены они были в серию лишь после тщательного изучения их эксплуатационных качеств, их плюсов и минусов в столице Чувашии. Именно чебоксарцы явились первыми экспертами нового детища завода имени Урицкого, именно они после целого ряда критических замечаний (которые были учтены при дальнейшей работе над ЗИУ-9) дали «добро» новой марке троллейбуса.

В нынешнем, 1974 году, они осваивали на линии первые машины новой конструкции, ЗИУ-11, в ближайшем будущем им же предстоит давать свое заключение о еще более современных машинах, которым принадле-

жит будущее — о троллейбусах на тирристорах, на электронике, — уж сейчас готовятся кадры и материальная база для их освоения и эксплуатации.

Конечно, освоение новой техники, как и любое новшество, не обходится без издержек, без трудностей. Но в Чебоксарском троллейбусном управлении не боятся экспериментировать, сознательно идут на такие трудности, потому что знают: они временные, и все эти затраты, материальные и моральные, в недалеком будущем с лихвой окупят себя. Здесь привыкли жить не одним только сегодняшним днем, здесь умеют работать с перспективой — и каждому работнику стараются привить этот вкус к новому.

Не случайно, что Чебоксарское троллейбусное управление в числе самых первых предприятий Министерства коммунального хозяйства РСФСР с 1 января 1968 года перешло на работу в новых условиях планирования и экономического стимулирования.

В летописи каждого коллектива есть свои, наиболее этапные моменты. Для чебоксарцев одной из таких важных вех явился переход на новую систему планирования. Этому предшествовала тщательная подготовка, длительная, кропотливейшая работа всего коллектива, всех служб и участков. Ведь трудно ожидать полной отдачи от новой системы хозяйствования, если буквально на каждом рабочем месте не будут вскрыты внутренние резервы повышения производительности труда, эффективности производства, если совместными усилиями, внедрением целого комплекса мероприятий не будут определены кратчайшие пути повышения рентабельности, снижения себестоимости, если не будет поставлен прочный заслон малейшему проявлению бесхозяйственности.

На это и была направлена работа администрации и общественных организаций управления на первых порах внедрения в жизнь новой системы. Особо важное

значение было придано правильному сочетанию материальных и моральных стимулов поощрения.

Анализ уже первых итогов работы в новых условиях хозяйствования позволил с уверенностью констатировать: опыт проходит успешно. Ощутимо снизилась себестоимость перевозки пассажиров, что позволило запланировать дополнительную прибыль в 125 тысяч рублей, необходимую для образования фондов стимулирования. Из этой суммы 90% осталось в распоряжении предприятия.

И уже в финансовом плане на 1969 г. фонд материального поощрения был утвержден в размере 112,9 тыс. руб.; фонд социально-культурных мероприятий — в размере 37 тыс. руб., и фонд развития производства — в размере 7,2 тыс. руб. Кроме того, в фонд развития производства отчислялось 30% от суммы амортизации, направляемой на капиталовложения. Таких фондов предприятие не имело и не могло иметь до перевода на новые условия хозяйствования.

Создание фонда материального поощрения явилось мощным рычагом в деле подъема производительности труда, в улучшении всех показателей: ведь в соответствии с Положением о премировании, размер месячной премии для большинства категорий работающих был доведен до 40% получаемого оклада. Появилась возможность и для выплаты «тринадцатой зарплаты».

Средства из фонда социально-культурных мероприятий были направлены, в основном, на долевое участие в строительстве жилья, детсада-яслей, для оборудования базы отдыха, водной станции, приобретения культинвентаря, на совершенствование спортивной работы и т. п.

За счет фонда развития производства была значительно укреплена материальная база предприятия, «раштыты» самые «узкие места». В первую очередь, например, были реконструированы кузница и цех среднего

ремонта № 3, построены склад и помещение для сварочного участка в механическом цехе, построен ремонтно-ревизионный цех для энергохозяйства, введены в строй или переоборудованы другие важнейшие участки производства.

Каждый очередной год работы по новой системе планирования, ее дальнейшее постоянное совершенствование и углубление увеличивали фонды предприятия, позволяли ему добиваться все более устойчивых показателей, а главное, открывали радужные перспективы для дальнейшего роста. Появились реальные предпосылки для совершенствования не только техники и технологических процессов, но также форм и методов организации труда. И, в первую очередь, «зеленый огонек светофора» зажегся для внедрения НОТ и сетевого планирования.

В Чебоксарском троллейбусном управлении — три ведущих службы: подвижного состава, движения и энергохозяйства. Задача номер один энергохозяйства — бесперебойно снабжать электрической энергией контактные сети. Служба движения обеспечивает эксплуатацию троллейбусов на всех городских маршрутах, отвечает за наиболее рациональное составление графика движения на линиях и четкое его соблюдение, в ее функции входит и сбор выручки. Служба подвижного состава несет полную ответственность за техническое состояние троллейбусов. В ведении этой службы — депо, рассчитанное на 50 машин (сейчас, после реконструкции, цифра эта увеличилась до 125). Как мы помним, к моменту открытия регулярного троллейбусного движения в столице Чувашии весь наличный парк составляли 22 машины марки ЗИУ-5. Настоящее раздолье, простор был им в депо! Но с открытием новых маршрутов число троллейбусов росло, обслуживало же их все то же 50-местное депо, и ремонтная база невольно становилась тормозом в работе всех служб. Сама

жизнь заставила коллектив управления искать пути более высокой организации производства и эффективного использования существующих производственных площадей.

Еще во втором полугодии 1967 г. был создан Совет управления по научной организации труда, а в службах и на участках — соответственно творческие группы и бригады, в которые вошли ИТР и передовые рабочие, рационализаторы. Совет работал в самом тесном контакте с Горьковской нормативно-исследовательской станцией.

Нельзя сказать, что до этого времени в троллейбусном управлении не занимались внедрением НОТ. Занимались, конечно. Но было это от случая к случаю, носило несколько стихийный характер и уровень научной организации труда на различных участках, отдача от нее, — иначе говоря, коэффициент полезного действия, КПД, повсюду были различными. И деятельность Совета началась с установления общего, суммарного коэффициента. Определялся он по следующей формуле:

$$K = \frac{K_1 + K_2 + K_3 + \dots K_n}{N},$$

где K — коэффициент, а N — общее количество всех коэффициентов.

Так был определен уровень уже сложившейся организации труда, который сразу наглядно выявил многие остававшиеся ранее в тени минусы и недостатки, позволил разработать детальный план мероприятий по улучшению организации производства.

В 1968 г. творческий поиск членов Совета носил уже более конкретный, углубленный характер. Проводились фотографии дня различных категорий работников, анкетные опросы, тщательно анализировались причины всевозможных сбоев в работе. Был собран богатейший материал. Тщательное изучение, обобщение и система-

тизация всех этих фактов позволили разработать уже перспективный план НОТ на 1968—1971 гг. План этот охватывал самые разные стороны производственной жизни коллектива — улучшение организации рабочих мест и управления производством в целом, внедрение новой техники и совершенствование технологических процессов, улучшение условий труда и состояние техники безопасности, автоматизацию и механизацию трудоемких процессов и отдельных операций, производственную эстетику, повышение квалификации кадров и т. д.

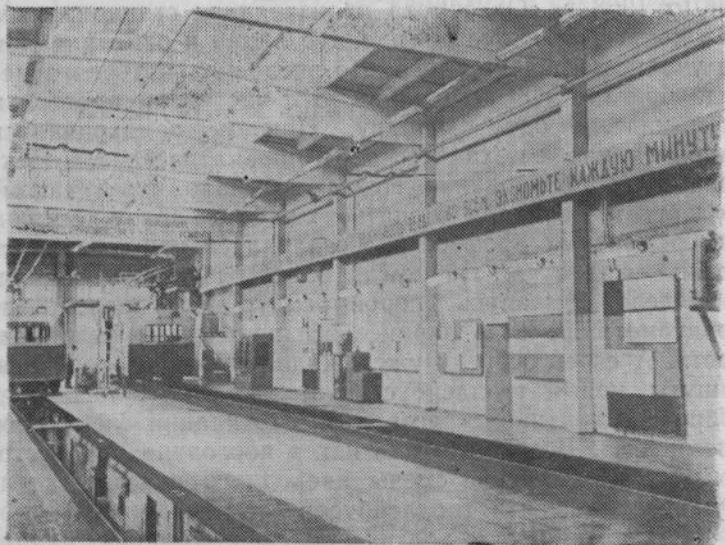
Для того, чтобы пункты этого плана скорее воплощались в жизнь, чтобы ни одно из разработанных мероприятий не осталось на бумаге, в службе подвижного состава была создана оперативная группа внедрения планов НОТ. В нее вошли представители всех участков, рабочие самых разных профессий: слесарь, сварщик, электрик, токарь, столяр и другие, облаченные довольно-таки широкими полномочиями. Например, вопросы снабжения этой группы материалами решались наравне с самыми насущными производственными проблемами. В результате все пункты перспективного плана оказались выполненными в намеченные сроки.

Одним из наиболее важных мероприятий первого этапа внедрения НОТ был переход на крупно-агрегатный метод ремонта подвижного состава. До сих пор все снятое с троллейбусов оборудование рабочие цехов плановых ремонтов ремонтировали сами, от начала до конца. Получалось своего рода «натуральное хозяйство», когда каждый ремонтник был, как говорится, «и швец, и жнец, и на дуде игрец», универсал поневоле. Отсутствие специализации, естественно, отражалось и на качестве ремонта, и, главное, на его сроках. Теперь же все оборудование сдают на агрегатный участок, в электроцех и на механический участок, а взамен тут же получают уже заранее отремонтированные узлы, двигатели, отдельные детали, или же запасные, со склада.

Внедрение крупно-агрегатного метода ремонта позволило не только уменьшить численность работников цехов плановых ремонтов, но и сократить общий срок простоя троллейбусов в ремонте. Что особенно важно для предприятия, где образовались «ножницы», диспропорция между количеством подвижного состава и пропускной способностью ремонтных цехов.

Одна цепочка потянула за собой другую, третью... Чтобы добиться большей четкости в организации осмотра троллейбусов в цехе профилактики, решили перевести его на поток.

В настоящее время в Чебоксарском троллейбусном парке производятся следующие виды осмотров и ремонтов:



Депо. Цех «нолевого» осмотра

1. Ежедневное обслуживание производится ежедневно в ночное время и включает в себя мойку, уборку и экипировку троллейбусов, доливку масла в редуктор и компрессор, осмотр состояния и крепления агрегатов, выполнение заявок водителей.

2. Контрольно-профилактический или «О» смотр проводится через 3 дня в дневное время и включает в себя мойку и уборку троллейбуса, смазку, проверку состояния изоляции, осмотр состояния и крепления агрегатов и аппаратов, устранение неисправностей по заявкам водителей и обнаруженных в процессе осмотра.

Остановимся на этом виде осмотра подробнее. До 1965 г. он проводился через день, потом через два, а с 1967 г., с увеличением количества подвижного состава, перешли на «О» осмотр через 3 дня.

До 1968 г. «О» осмотр производился стационарным методом. Троллейбус снимался с линии и осматривался на участке в течение часа. До внедрения поточного метода бригада «О» осмотра за этот час могла проверить всего-навсего одну машину. Причем, осматривалось одновременно и механическое, и пневматическое, и электрическое оборудование. Нередко бывало, что в каком-то агрегате начинали «копаться» рабочие сразу нескольких ремонтных профессий. Создавалась ненужная толкотня — какое уж тут могло быть качество! Графики то и дело срывались, порой осмотр затягивался, — не предусмотреть ведь заранее все поломки и неисправности. А своей очереди уже ожидал, теряя драгоценные минуты, новый троллейбус. Частенько получалось и наоборот: ремонтники «загорали» в ожидании очередного «пациента». В общем, было как в пословице: «то густо, то пусто». В течение смены проводился осмотр максимум восьми-деяти троллейбусов.

И потому, после долгих поисков наиболее рациональных вариантов, дневной ремонт было решено производить на 3-х рабочих зонах.

Первая зона — мойка, уборка троллейбуса (15 минут).

Вторая зона — осмотр кузова, механического, пневматического и тормозного оборудования, смазка троллейбуса (20 минут).

Третья зона — осмотр электрического оборудования, замер токов утечки и приемка ОТК (20 минут).

Внедрение поточного метода осмотра в корне изменило положение дел. Во-первых, полностью были ликвидированы простои ремонтных бригад, улучшилось качество ремонта, создались реальные условия для жесткого соблюдения графика работ. Во-вторых, как по маговению волшебной палочки, увеличилась пропускная способность цеха профилактики: вместо одного троллейбуса за час из ворот профилактория стало уже выходить три машины. «Три-один» — это был ощутимый счет в пользу научной организации труда...

И еще на одно немаловажное обстоятельство стоит сделать упор. Чтобы ликвидировать обезличку и увеличить ответственность ремонтников за качество осмотра, троллейбусы закрепили за определенными бригадами. Каждая бригада осматривает постоянно одни и те же машины, в результате чего резко сократилось число заходов и простоев троллейбусов по вине рабочих депо.

3. Ревизионно-предупредительный ремонт. Его цель — обеспечение бесперебойной работы троллейбуса в межремонтный период и предупреждение преждевременного износа деталей. Ремонт производится через 15 000 км пробега. Порядок постановки машин на ремонт, который производит комплексная бригада, определяется специальным графиком.

С 1 января 1970 года внедрен сетевой график и на ремонте № 1. В результате чего заметно повысилась производительность труда и качество ремонта троллейбусов.

4. Малый ремонт № 2 производится через 60 000 км

пробега. При ремонте № 2 целый ряд агрегатов троллейбуса подвергается более глубокой ревизии.

5. Средний ремонт № 3 производится через 180 000 км. В отличие от ремонта № 2 здесь снимают не менее 40% наружной обшивки, все механическое, пневматическое и электрическое оборудование демонтируется и подвергается капитальному ремонту.

С 1969 года на ремонтах № 2 и 3, как уже отмечалось выше, был внедрен крупно-агрегатный метод ремонта, namного сокративший сроки простоя подвижного состава в депо.

Служба подвижного состава включает в себя несколько ведущих участков. На агрегатном, например, выполняются работы по разборке, ремонту и сборке агрегатов механического и пневматического оборудования



Идет реконструкция...

троллейбуса. В электроцехе производят ремонт электрической аппаратуры. Механический цех предназначен для изготовления новых и ремонта старых деталей троллейбуса. На него обычно падает самая большая повседневная нагрузка. Потому-то одной из первоочередных задач по внедрению НОТ и явилась реконструкция механического цеха.

В связи с пересмотренной технологией производственного процесса здесь была осуществлена перестановка всего станочного оборудования. Что опять-таки дало просто поразительный эффект: полезная производственная площадь увеличилась почти на четверть! Что, соответственно, вызвало и рост производительности труда — на 7 процентов. В том же цехе, на тех же площадях появилась теперь возможность дополнительно разместить целый участок — электротехнический, по ремонту тяговых двигателей, мотор-вентиляторов, мотор-компрессоров и генераторов.

Была поднята и роль таких служб, которые раньше играли далеко не первую скрипку. Взять, к примеру, вопросы снабжения материалами и запчастями. Сколько времени и нервов уходило изо дня в день у мастеров на их получение! Каждый самостоятельно выписывал их, потом сам же ходил на главный склад... Само собой разумеется, эти потери рабочего времени сказывались и на производительности труда коллективов участков. Теперь все это делается в централизованном порядке. Организован промежуточный склад, где «командует парадом» один человек: он отвечает за снабжение всех участков, он же выписывает и получает все нужные материалы с центрального склада.

И, наконец, хочется упомянуть и о такой, вроде, «мелочи», как внедрение регламентированных 10-минутных музыкальных перерывов на всех участках службы подвижного состава. Это также позволило ощутимо сократить потери рабочего времени и упорядочить труд ре-

монтников. А сколько еще подобных пунктов стояло в плане мероприятий по внедрению НОТ! Претворение их в жизнь будто живую воду — каплю за каплей — вливало в производственный ритм коллектива, и день ото дня все ощутимей становилась отдача от этого тщательно продуманного комплекса мер, заметней повышалась эффективность производства.

Особенно большая работа была проведена коллективом управления и, в частности, службой подвижного состава по механизации и автоматизации производственных процессов и в деле внедрения новой техники.

Например, значительно позволила повысить производительность труда, улучшить качество работ, а также снизить время, затрачиваемое на мойку каждого троллейбуса, механизация этого процесса. Мойка осуществляется установкой типа ТК-12 летом и стационарной установкой в остальное время года. Если раньше при заезде на мойку нужно было открыть ворота, включить моечную установку и закрыть ворота, то в настоящее время все эти операции автоматизированы.

Когда троллейбус подъезжает к воротам (по сигналу светофора об отсутствии другого троллейбуса в моечном отделении), то они автоматически открываются. При подходе троллейбуса к первой паре моечных барабанов также происходит их автоматическое включение. Включение и отключение всех последующих барабанов, а также закрывание ворот осуществляется автоматически, по мере заезда троллейбуса в моечное отделение и продвижения в нем. Внедрение автоматики позволило ежегодно получать свыше тысячи рублей экономии. Управление въездными и выездными воротами осуществляется дистанционно с пульта управления.

А вот лишь короткий перечень мероприятий, проведенных в цехе плановых ремонтов. Здесь был установлен электротельфер, изготовлено приспособление для замены мостов троллейбуса; установлен настольно-свер-

лильный станок; вдоль стен оборудованы удобные шкафчики для хранения инструмента и мелких запчастей; обеспечена телефонная связь с диспетчером по ремонту; упорядочена общая освещенность рабочих мест; пол выстлан мозаичной плиткой; полностью обновлена производственная мебель; установлена машина для мойки деталей узлов и агрегатов троллейбусов, снятых для ремонта; все стены и мебель окрашены согласно требованиям производственной эстетики.

В результате реконструкции цеха, заметно улучшившей условия труда рабочих, значительно снизилась себестоимость ремонта каждого троллейбуса.

Весомый вклад в общую копилку внесли рационализаторы управления. Так, умельцами службы подвижного состава был разработан и изготовлен оригинальный прибор по определению наличия токов утечки на троллейбусе вместо применявшегося ранее для этих целей миллиамперметра. Новый прибор, снабженный звуковой и световой сигнализацией, оказался очень удобен в работе, ибо не требовал расчетов, связанных с учетом цены деления шкалы миллиамперметра, был прост в изготовлении и надежен в эксплуатации. К тому же, обслуживал его один человек вместо двух, как это было ранее.

Рационализаторами управления выполнена и электрифицированная схема расстановки троллейбусов на территории парка (по вееру). С увеличением парка машин водители перед выездом на линию тратили все больше и больше времени на то, чтобы отыскать свой троллейбус — попробуй-ка с ходу найти его в длинной веренице машин-близнецов!

Применение распространенных во многих депо схем с использованием жетонов различного цвета или записи мелом в соответствующей клетке схемы также не исключает непроизводительных затрат времени. Чебоксарцы и эту дилемму решили по-своему.

В цехе профилактики, куда утром водитель приходит за получением книги троллейбуса и инструмента, установлен стенд размером 1800×1200 мм, изготовленный из пластика и стекла. На передней панели стенда изображена схема зоны стоянки троллейбусов, причем, каждое место обозначено электролампой типа КМ-3 в патроне ЛС-53. Ниже панели имеется пульт, на котором расположены тумблеры с нумерацией по количеству троллейбусов. Так как водители закреплены за определенными троллейбусами, то они уже знают, где находится тумблер, соответствующий номеру их машин. Включение того или иного тумблера позволяет моментально определить место стоянки троллейбусов. Питание всей схемы осуществляется от сети 220 вольт через понижающий трансформатор 220/24 в, то есть получаемое на выходе напряжение переменного тока 24 в является безопасным для работающего со схемой.

Все машины после ежедневного ночного обслуживания расставляются в зоне стоянки в девять рядов. Водитель-перегонщик, установив троллейбус на место в зоне стоянки, производит соответствующие переключения в схеме. Таким образом, по мере расстановки машин в зоне стоянки, производятся изменения и в схеме.

Зная по путевому листу номер троллейбуса, на котором предстоит выезд на линию, водитель нажимает на пульте управления соответствующую кнопку, и загоревшаяся на схеме расстановки лампа укажет ряд и место, где стоит нужный троллейбус.

Многое было сделано по механизации работ и на электротехническом участке. Взять, например, кантователь тяговых двигателей с электромеханическим приводом. Если раньше рабочий передвигался вокруг двигателя и выбирал удобную для работы позу, то теперь уже сам двигатель как бы «приспосабливается» к нему, становится в такое положение, которое наиболее удобно для ремонтника.

Или взять приспособление для продорожки коллекторов двигателей. Оно также значительно повысило производительность труда при выполнении этой кропотливой операции. Да разве все перечислишь! Скажем, в пропиточном отделении электротехнического участка оборудован электротельфер, изготовлены стеллажи для готовой продукции и продукции, требующей ремонта. То же самое сделано и на участке ремонта двигателей. Для обеспечения надежной работы двигателей после замены в них якорной обмотки, электротехнический участок оснащен приспособлением для статической балансировки якорей, что не могло не сказаться на качестве ремонта.

В общем, механический цех, бывший некогда одним



В механическом цехе

из самых «узких мест» производства, в настоящее время по праву можно назвать лучшим цехом депо. И по высокой эффективности, по четкой организации труда его коллектива, и даже по внешнему виду. Ни малейшего намека на так называемую «специфику» производства: куда ни взглянешь — на стены, на пол, на станки и оборудование — всюду светлая, радующая глаз цветовая гамма. И цветы,— много цветов кругом...

В комплексном плане по НОТ немалый объем работ приходился и на долю энергохозяйства. Трудно переоценить роль этой службы для четкой, бесперебойной работы городского электрического транспорта. И, проводя в жизнь пункт за пунктом перспективного плана НОТ, коллектив энергохозяйства, как и другие коллективы Чебоксарского троллейбусного управления, шел по двум основным путям. Во-первых, перенимал все новое, положительное, накопленное другими родственными предприятиями страны, и, во-вторых, опирался на активную помощь собственных рационализаторов и изобретателей, людей творческой, пытливой мысли,— а таких здесь немало.

Одним из первоочередных мероприятий явился, например, перевод всех тяговых подстанций на кремниевые выпрямители, в результате чего качество и надежность питания контактной сети значительно возросли.

Работникам городского электрического транспорта хорошо известно, как длительна и трудоемка сезонная регулировка контактной сети. Чебоксарцы на семи участках контактной сети длиной 1,5 км внедрили грузовую компенсацию натяжения контактного провода. Это устройство, представляющее собой систему тросов, блоков и грузов, несложно в изготовлении и доступно для любого другого троллейбусного парка. В целях улучшения условий токосъема и лучшей эксплуатации сети в Чебоксарах в настоящее время применяется только продольно-цепная подвеска.

Ведущую роль в оперативном решении вопросов электроснабжения и координации работ аварийных бригад в энергохозяйстве играет диспетчерская служба. В центральной диспетчерской, на большой, во всю стену схеме, день и ночь пульсируют разноцветные лампочки. Схема эта — большое подспорье для дежурного, который наглядно представляет себе и общую картину, и положение дел на каждом из узловых участков, и в случае необходимости может моментально сориентироваться в обстановке и принять срочные меры. Тем более, что в его распоряжении радиостанция, при помощи которой он поддерживает связь с любой из аварийных машин. Радиосвязь позволяет значительно ускорить устранение любых аварий на контактной сети, т. к. диспетчер, зная



На центральном диспетчерском пункте

точное состояние дел и объем работ, может сразу же направить к месту производства работ дополнительную бригаду и все необходимые запчасти.

Сравнительно недавно на одной из дверей Чебоксарского троллейбусного управления появилась табличка: «Операторская автоматики и телемеханики». Переступить порог этого просторного зала разрешено далеко не каждому, ведь здесь — один из самых ответственных участков энергохозяйства, его завтрашний день. Вместе с дежурными операторами бдительно несет круглосуточную вахту и специальный журнал, в котором с точностью до минуты фиксируются малейшие отклонения от нормальной работы приборов. Первая запись в этом журнале сделана 21 декабря 1973 года — именно в этот день была переведена на дистанционное управление одна из девяти подстанций троллейбусного хозяйства. Ожил, засверкал зелеными и красными огоньками крайний слева щит управления. Один из шести щитов, смонтированных на огромном пульте. На первый взгляд, совсем незамысловатая схема, а сколько усилий стоила она коллективу энтузиастов! Почти целый год ушел на монтажные работы, долгие месяцы понадобились работникам энергохозяйства, чтобы перевести на автоматику и телемеханику первую подстанцию. Ведь дело это новое, а для коммунального хозяйства — и вообще «целина», приходилось идти совсем непроторенными путями. Например, в Российской Федерации пионером перехода на телемеханическое управление было Ярославское троллейбусное хозяйство. Чебоксары стали вторым городом, решившим применить у себя на городском электрическом транспорте телемеханизацию. А в честь 10-летия своего предприятия коллектив энергохозяйства поставил перед собой еще более сложный рубеж: добиться, чтобы рядом с первым щитом на пульте управления ожили еще два соседних.

На рабочем столе оператора под стеклом — график

дежурств. В нем — четыре фамилии: АСЛАНИН В. С., МАРКИНА В. В., СЕРПОВ Н. П., ЗАГРЕБАЕВ Ю. И. Этот маленький коллектив во главе с молодым инженером, выпускником Чувашского государственного университета Николаем Павловичем НИКИТИНЫМ принял на свои плечи львиную долю всех хлопот и трудностей по монтажу первого щита управления. Он же на 1974 год взял на себя и встречный, очень напряженный план: перевести на телемеханику не три подстанции, как записано в годовых сообразительностях управления, а четыре.

В ближайшее время будут переведены на дистанционное телемеханическое управление и остальные подстанции — именно в этом видят здесь завтрашний день, одну из главных своих перспектив. Ведь телемеханизация дает возможность более оперативно управлять работой подстанций, а это становится задачей номер один в условиях напряженного ритма жизни современного города. Да и постоянный рост самого троллейбусного хозяйства играет здесь не последнюю роль. Централизованное телемеханическое управление не только упрощает работу энергетической службы, но и позволяет сократить число обслуживающего персонала, что очень важно при все растущей нехватке рабочих рук.

Но — как бы совершенно не было оборудование, как бы точно оно ни срабатывало, а всевозможные сбои, «чп» местного масштаба — неизбежны. И тем больше возрастает роль человека, управляющего всеми этими сложными приборами и аппаратами, тем большая теоретическая и практическая подготовка от него требуется. Пока у всех операторов энергетического цеха, как минимум, средне-техническое образование, многие заочно учатся в ВУЗах. Мастером одного из участков, того самого, откуда началось внедрение автоматики и телемеханики, работает, например Василий Аркадьевич АНДРЕЕВ. У него богатейший практический опыт —

более четверти века рабочего стажа. Великолепно знает свое дело, воспитал целую плеяду способных учеников. Но... Однажды наступил такой момент, когда Василий Аркадьевич почувствовал: нельзя больше жить одним практическим багажом. Поступил без отрыва от производства в техникум, заочно кончил его несколько лет тому назад. Подшучивает теперь порой сам над собой: «Я тут ни при чем, сама жизнь заставила учиться».

Под началом у В. А. АНДРЕЕВА, умелого, знающего наставника, партгруппорга участка, работает, в основном, молодежь. Среди них и Лена ПЕТУХОВА. Всего три года назад окончила она Чебоксарский энергетический техникум, а уже сумела так проявить себя, что товарищи выдвинули ее депутатом райсовета. Лена кончала одно из самых молодых отделений техникума — электроснабжения городского электротранспорта. Отделения, возникшего буквально в последние годы, в связи с количественным и качественным ростом троллейбусного хозяйства столицы Чувашии. Между прочим, когда она в 1969 сдавала сюда вступительные экзамены, конкурс был пять человек. А когда чуть позже сюда же, на это же отделение, поступал ее младший брат, — на одно место претендовало уже семь абитуриентов. И не случайно в 1974 году набор в техникум стал гораздо больше, увеличилось число учебных групп.

В самой тесной связи с выросшей квалификацией операторских кадров, с внедрением НОТ и автоматизацией и механизацией производственных процессов стоит и начавшийся в 1970 году перевод пяти подстанций энергохозяйства на одиночное дежурство. По окончании этих работ, в 1971 году, число обслуживающего персонала на подстанциях сократилось почти наполовину. Здесь такой порядок, такая идеальная чистота, что операторы давно уже смогли сменить привычные для людей их профессии темные халаты — на белоснежные, и выглядят в этом царстве сложнейшей аппаратуры как

медики. Да они и вправду чем-то сродни врачам, готовые, как и они, в любую минуту, по первому сигналу приборов придти им на помощь,—чтоб они работали всегда четко, безотказно, надежно.

3. СЕТЕВОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПРИ РЕМОНТЕ

В конце 1970 года на рабочие столы руководителей транспортных организаций Российской Федерации легла объемистая, еще пахнувшая типографской краской брошюра в сине-белой обложке: «Городской транспорт». Выпуск 19-й. Такие издания с обзорной информацией всех интересных новинок регулярно выпускает Центральное бюро научно-технической информации при Министерстве коммунального хозяйства РСФСР. На сей раз брошюра целиком была посвящена опыту внедрения научной организации труда в Чебоксарском троллейбусном управлении. Особыми главами выделялись два ведущих раздела: «Световое планирование при ремонте» и «Борьба за бездефектность». Остановимся и мы подробнее на обоих этих моментах.

Выше уже рассказывалось о первых шагах по внедрению НОТ на предприятии, о реконструкции и перепланировке производственных цехов, о неуклонно возрасставшем с годами уровне механизации и автоматизации. Но, несмотря на все усилия коллектива, депо с проектной мощностью на 50 машин по-прежнему оставалось «узким местом», с трудом обеспечивало все возрастающую потребность в ремонте подвижного состава. И уменьшить время простоя троллейбусов в депо, добиться более четкого ритма ремонтных работ в сложившейся ситуации можно было лишь одним путем: внедрением сетевого планирования и управления (СПУ).

Претворением в жизнь этого этапа комплексного плана научной организации труда группа специалистов управления вплотную занялась уже во второй половине 1968 года. За основу был принят опыт работы по системе сетевого планирования в депо Рыбное Московской железной дороги. И опыт этот убедительно говорил о том, что и при тех площадях, какими располагает в данный момент управление, можно в два-в два с лишним раза увеличить пропускную способность депо, улучшив при этом качество ремонтных работ. Ибо СПУ позволяет:

1. Заблаговременно определить объем ремонта и взаимосвязь всех работ, которые придется в его ходе выполнить.

2. Составить детально продуманный и обоснованный техническими нормами график ремонта.

3. Своевременно выявить все «узкие места» и сконцентрировать на них внимание.

4. Более эффективно использовать материальные ресурсы, маневрировать ими в зависимости от обстановки, ускоряя этим ход ремонта.

5. В соответствии с поступающей со всех участков информацией о ходе ремонтных работ вносить изменения в график, делать его более гибким, реальным и тем самым осуществлять непрерывное планирование.

6. Осуществлять оптимизацию и корректировку графиков с учетом опыта и знаний каждого персонального мастера участка,— тем самым придать работе творческий характер, закрыть дорогу обезличке.

7. Накопить опыт прогнозирования продолжительности работ.

С чего же началось внедрение сетевого планирования на ремонте чебоксарских троллейбусов? Прежде всего, был составлен подробный перечень всех работ, которые необходимо выполнить при ремонте № 3. Но далеко не всегда на деле все получается так же четко

и безоговорочно, как на бумаге. И чтобы тщательно разработанный график стал реальным, необходимо было знать трудоемкость каждой операции, выявить технически обоснованные нормы времени ремонта. А их-то как раз и не было еще тогда для троллейбуса типа ЗИУ-5. И поэтому в ноябре-декабре 1968 г. при активном участии ИТР и передовиков производства был проведен анализ каждой операции по ее трудоемкости с определением резервов времени, а также разработана технологическая последовательность их выполнения. Полученные данные и легли в основу графика — определителя работ и времени, необходимого для их выполнения. Все цехи были переведены на двухсменную работу, ибо, как показал анализ годовой ремонтной программы, односменный режим ставит выполнение плана под угрозу срыва.

При составлении сетевого графика на ремонт № 3 троллейбуса ЗИУ-5 за исходные были приняты следующие основные операции:

- 1 путь — ремонт кузова и салонного оборудования.
- 2 путь — ремонт механического и пневматического оборудования.
- 3 путь — ремонт электрооборудования.
- 4 путь — малярные работы.
- 5 путь — работы по мойке и уборке троллейбуса.

Поскольку была известна трудоемкость и продолжительность выполнения каждой производственной операции, то суммированием определялась трудоемкость по каждому из путей графика и всего ремонта в целом, а также наиболее частые причины простоя троллейбуса в ремонте. Оказалось, что самым трудоемким, — критическим — является путь № 1, где осуществляется ремонт кузова и салонного оборудования.

Тут уж открывалось широкое поле деятельности для цеховых умельцев, рационализаторов, для инженерного поиска. В короткие сроки был внедрен целый ряд при-

способлений, повышающих производительность труда, вскрыты резервы времени, особенно ощутимо сказался на эффективности производства переход на крупно-агрегатный метод ремонта. Все это дало возможность производить ремонт № 3 троллейбуса марки ЗИУ-5 за пять суток.

Знакомясь с постановкой дела у железнодорожников депо Рыбное, специалисты из Чебоксарского троллейбусного управления особенно наглядно видели неоценимую роль диспетчерской службы при сетевом планировании. Введение диспетчеризации и им самим помогло с первых же шагов по внедрению СПУ добиться более четкого ритма работ как на основных так, и на вспомогательных участках. Тем более, что диспетчерами по ремонту были назначены наиболее опытные и подготовленные люди из числа мастеров. Круг обязанностей диспетчера весьма и весьма велик, но и правами он обладает немалыми. Приведем не требующий комментариев документ — должностную инструкцию диспетчера по ремонту.

Инструкция диспетчера по ремонту

Диспетчер по ремонту обязан:

1. Имея перед собой сетевые графики ремонтов троллейбусов ЗИУ-5:

а) систематически контролировать процесс ремонта троллейбуса согласно сетевому графику данной смены,

б) своевременно запрашивать информацию о ходе выполнения работ и принимать все меры к предупреждению случаев срыва графика ремонта троллейбуса и графика выдачи оборудования и агрегатов из вспомогательных участков и цехов;

в) планировать сдвиг работ, имеющих оперативный резерв времени, для ускорения работ, лежащих на критическом пути либо вблизи него;

г) в каждом отдельном случае диспетчер по ремонту обязан давать конкретные задания мастерам цехов и участков на любые работы с учетом их трудоемкости, исходя из того, чтобы выполнение указанных заданий не повлекло за собой срыв работ, лежащих на критическом пути, за счет работ, не являющихся критическими и имеющими резерв времени;

д) планировать работы по обеспечению депо необходимым резервом запчастей и оборудования для ликвидации возможностей срыва выполнения как плановых, так и заявочных ремонтов, в соответствии с нормами простоя.

2. Организовать через мастеров работу цехов и участков таким образом, чтобы обеспечить выход троллейбусов из ремонта в установленные графиком сроки.

3. Постоянно следить и принимать все меры к пополнению неснижаемого запаса оборудования и запчастей на промежуточном складе.

4. Ежедневно в 16-00 проводить оперативные совещания с мастерами по обсуждению итогов работы за день и постановки задач на следующие сутки.

5. Своевременно и грамотно вести всю документацию по ремонту.

6. Своевременно контролировать выполнение мастерами участков и цехов ранее данных оперативных заданий.

7. Постоянно работать над совершенствованием существующих сетевых графиков, выявлять скрытые резервы производства на ремонтах.

8. Разрабатывать сетевые графики на другие виды ремонта для отдельных цехов и участков.

9. Своевременно информировать руководство депо обо всех нарушениях в оперативной работе.

10. В соответствии с графиком ремонта составлять для участков графики выдачи оборудования.

Дежурный диспетчер по ремонту несет ответственность за:

1. Рациональное использование ремонтных мест.
2. Своевременную приемку троллейбусов, прибывших на все виды ремонта.
3. Срыв выдачи троллейбусов, планируемых из ремонта в эксплуатацию.
4. Несвоевременную информацию об изменении переходного комплекта запасных частей, оборудования и материалов.
5. Несвоевременное и качественное ведение документации по ремонту.
6. Несвоевременное и некачественное выполнение полученных от руководства оперативных заданий на данные сутки или на данный период.
7. Несвоевременную информацию руководства о работе за смену.

Диспетчер по ремонту имеет право:

Давать указания по оперативным вопросам мастерам всех цехов, требовать от них необходимую информацию, устные и письменные объяснения и при необходимости отстранять от работы с последующим докладом начальнику депо или старшему диспетчеру.

* * *

Главный плюс диспетчеризации работ по ремонту троллейбусов заключается в том, что она избавила депо от неразберихи в вопросах очередности исполнения заказов, от ненужной суеты и пустой траты времени, когда, как говорится, и дела не делаешь, и без дела не сидишь... И можно сказать, именно от диспетчера теперь в первую очередь зависит, насколько ритмично,

плодотворно будут работать все цехи и участки службы подвижного состава, насколько частыми будут непредвиденные простои. Диспетчерская оборудована телефонной связью со всеми службами депо. Для того, чтобы в любую минуту знать о ходе выполнения сетевого графика, в цехе среднего ремонта установлено световое табло. Когда оно горит ровным зеленым светом, значит все идет нормально. Появился красный сигнал—тревога! И мастеру нужно срочно принимать меры, чтоб ликвидировать отставание, не подводить другие участки.

С 1 января 1969 года ремонт № 3 производится только по сетевым графикам. С 1 августа этого же года

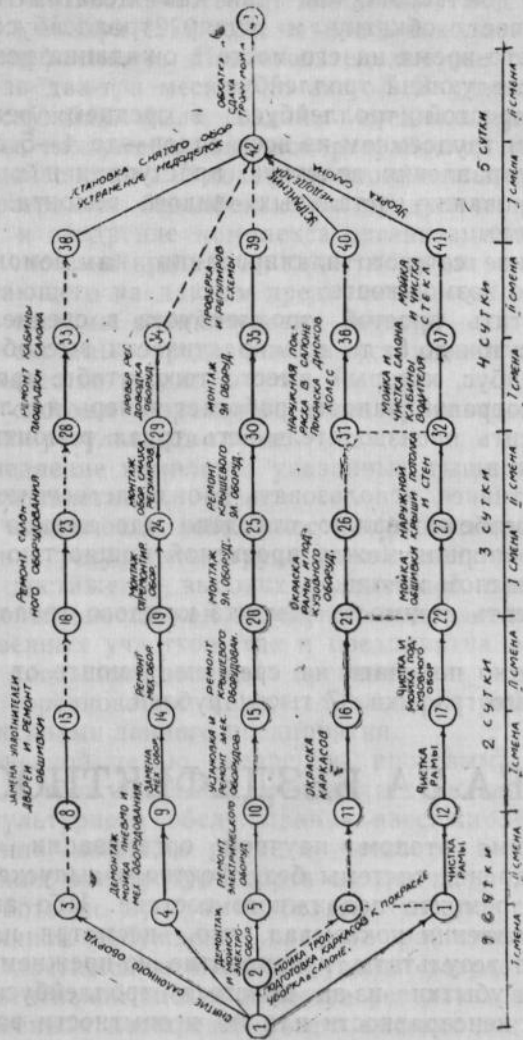


Диспетчер слушает...

в службе подвижного состава разработан и внедрен такой же график и на малый ремонт № 2 троллейбуса ЗИУ-5. Одновременно, с первых же дней работы по сетевым графикам, диспетчерский аппарат приступил к их анализированию. Практика вносила неизбежные коррективы в первоначальные расчеты, поэтому диспетчеры, взяв под повседневный строгий контроль выполнение каждой операции, постепенно, шаг за шагом, уточняли нормы времени, выявляли скрытые резервы. Действенную помощь в этом важном деле оказали им сотрудники Московской, Горьковской и Воронежской нормативно-исследовательских станций, командированные по просьбе управления в Чебоксары.

В результате всех этих совместных усилий был разработан более совершенный график ремонта, позволивший сократить срок простоя троллейбуса в депо на целые сутки. В дополнение к общему графику были разработаны и сетевые, на каждую смену, в которых нашли отражение как последовательность выполнения всех операций, так и перемещение ремонтников. Именно эти сменные графики явились тем рабочим документом, по которому работает бригада, значительно облегчили они и контроль за качеством ремонта, за соблюдением заданного объема.

А творческий поиск продолжался, шел вглубь. Совершенствовался отлично показавший себя на практике крупно-агрегатный метод ремонта,— рационализаторы депо в содружестве с инженерно-техническими работниками изготовили, например, оригинальные, очень эффективные комплекты приспособлений для замены и ремонта передних и задних мостов троллейбуса, что позволило сократить число слесарей по ремонту механического оборудования на два человека. Добавление в бригаду по ремонту кузовов еще одного слесаря сократило простой троллейбуса на ремонте до 4—5 суток. Практически же троллейбус занимает теперь ремонт-



Сетевой график плановых ремонтов

ную канаву четверо суток, так как девятая смена предусматривает обкатку и сдачу троллейбуса на линии, а в это время на его месте в ожидании ремонта уже стоит следующий троллейбус.

Доведя простой троллейбуса в среднем ремонте № 3 — самом трудоемком из всех видов — до 4—5 суток, работники управления вплотную приступили и к сетевому планированию остальных видов ремонта. Эффект — налицо.

Применение сетевого планирования на ремонтных работах дало возможность:

1. Сократить простой троллейбусов в среднем ремонте с 15 суток до 5, то есть практически высвободить один троллейбус, который, вместо того, чтобы простаивать на осмотровой канаве, работает теперь на линии.

2. Повысить производительность труда ремонтников на 8 процентов.

3. Эффективнее использовать производственные площади, что особенно важно для депо, где налицо ошутимая диспропорция между проектной мощностью и инвентарным числом машин.

4. Сократить стоимость ремонта каждого троллейбуса на 12%.

5. Ежегодно получать на среднем ремонте от внедрения сетевого графика 37 тысяч рублей.

4. БОРЬБА ЗА БЕЗДЕФЕКТНОСТЬ

Следующим этапом научной организации труда явилось внедрение системы бездефектного выпуска продукции при ремонте подвижного состава. Ибо анализ работы управления показывал, что, несмотря на все улучшающие результаты, предприятие по-прежнему несет большие убытки из-за простоев троллейбусов по технической неисправности или по неопытности водите-

лей. «Высокое качество от каждого!»—под таким девизом с 1 января 1970 года началась в коллективе борьба за бездефектность. Подготовительные же работы начались за два-три месяца до этого. В управлении и во всех службах были созданы специальные творческие группы, которые и занялись разработкой основных положений системы. В конечном итоге они выглядели так:

Программа бездефектности предусматривает разработку и внедрение комплекса организационных систем:

- системы критериев качеств труда для каждого работающего на данном предприятии;

- системы оценки уровня качеств;

- системы определения и устранения причин низкого качества труда;

- системы морального и материального стимулирования результатов труда;

Внедрение комплекса указанных выше систем предусматривает:

- исключение возможности субъективного подхода к оценке результатов труда того или иного работника;

- достижение высоких показателей производственной деятельности как отдельных подразделений, производственных участков, так и предприятия в целом;

- совершенствование организации социалистического соревнования между отдельными работниками и коллективами данного предприятия.

Конечной целью внедрения программы бездефектности в троллейбусном предприятии является обеспечение культурного обслуживания пассажиров путем достижения высокого ритма и четкости в организации движения электротранспорта на линии.

Работа по программе бездефектности строится на постоянном побуждении каждого работника предприятия к достижению высокого уровня результатов труда, на объективной оценке качества результатов труда и на непременно поощрении за его высокие достижения.

Основные положения системы бездефектности, уже несколько лет действующей в Чебоксарском троллейбусном управлении, были разработаны на основе тщательного изучения и творческого переосмысливания их с учетом местных условий, рекомендаций Главного управления горэлектротранспорта МКХ РСФСР, Главной НИС МКХ РСФСР, Саратовской системы и зарубежного опыта.

Напомним главные требования системы:

1. Непосредственные исполнители несут полную персональную ответственность за качество выполненной работы.

2. Продукция, будь то отдельный агрегат или троллейбус в целом, должна быть сдана ОТК только на «отлично».

3. Показатель качества — единый для всех категорий работников: оценка бездефектности в баллах.

4. При малейшем дефекте или отклонении от чертежа (техническая документация) ОТК возвращает продукцию на доработку.

5. Бездефектная работа поощряется материально и морально.

Как видим, все достаточно ясно и конкретно. Но — это давно уже стало аксиомой — самые благие намерения, самые правильные рекомендации так и останутся на бумаге, если не создано реальных условий для их осуществления. Поэтому одновременно с разработкой основных положений системы бездефектности в троллейбусном управлении был проведен и ряд мероприятий, направленных на создание условий для выпуска высококачественной продукции.

В первую очередь, это относилось к повышению квалификации ремонтников. После предварительного строгого распределения обязанностей между членами бригады, то есть закрепления осмотра и ремонта опреде-

ленных узлов за одним и тем же исполнителем, все ремонтники в соответствии с этой специализацией прошли дополнительное обучение передовым методам ремонта по своей специальности. После чего они прошли переподготовку, что позволило администрации выявить степень готовности каждого рабочего в отдельности к освоению системы бездефектности на практике. Повсеместно были проведены собрания, где люди обсуждали пути перехода на новую систему, сообща находили кратчайшие и наиболее выгодные из этих путей, выявляли «узкие места» производства, вскрывали внутренние резервы. Теоретические положения системы обрастали плотью, усилиями коллектива становились самой его жизнью.

В ходе подготовки к работе по системе бездефектности не осталась без внимания и техническая оснащённость рабочих мест. К моменту перехода все участки были укомплектованы исправным проверенным инструментом и приспособлениями. В сжатые сроки были также разработаны особые технологические карты, призванные служить организации более высокого качества ремонта.

Особое внимание было уделено упорядочению системы материального и морального поощрения, — как выяснилось, она не соответствовала работе в новых условиях, не стимулировала людей должным образом. После пересмотра и дополнений она теперь выглядит так:

1. Общий процент премии, начисляемой работнику при максимальном уровне качества, принимается равным 100%.

2. Процент премии, начисляемой работнику за месяц, соответствует оценке бездефектности работы в баллах.

Скажем, слесарь-электрик цеха профилактики может получить за месяц 40% премиальных при условии, что оценка бездефектности равна 100 баллам. Если же без-

дефектность его работы определена в 90 баллов, то он получает только 36 % премиальных.

Следует подчеркнуть, что при работе по системе бездефектности, для правильной ее оценки, первостепенное значение имеет ежедневный учет качества труда каждого исполнителя. В троллейбусном управлении этот учет производится мастерами участков, подстанций, начальниками служб, ОТК. Кроме того, в каждой службе созданы группы общественных контролеров, работающих по графику. Общественный контроль, как наиболее массовый, оказывает огромную помощь ОТК. Оценка качества труда производится в соответствии с приведенной ниже шкалой. Бездефектная работа за смену соответствует 100 баллам. Если же в итоге получается более низкая цифра, значит работник допустил брак или нарушил какой-то пункт положения.

Шкала оценки дефектности в баллах для водителей.

1. Нарушение ПТЭ и ПУД с ущербом до 5 руб.	100
2. Превышение скорости на маршрутах	100
3. Несоблюдение интервала на остановке и во время движения	100
4. Выезд на линию с неисправностью хотя бы одного вида тормозов	100
5. Выезд на неэкипированном троллейбусе	30
6. Снятие и постановка штанг с крыши троллейбуса	30
7. Разговор во время движения	50
8. Сход штанг с контактных проводов без обрыва контактной сети и без задержки движения	30
9. Необеспечение регулярности движения	75
10. Несвоевременный заезд на техосмотр	30
11. Простой троллейбуса по вине водителя вследствие недостаточных технических	

знаний и неумения устранить неисправность в соответствии с требованиями согласно классности водителя	100
12. Низкая культура обслуживания (необъявление остановок, грубость, неплавное вождение)	50
13. Некачественная приемка троллейбуса	25
14. Несвоевременная сдача и неправильное оформление документации	50
15. Плохое содержание и хранение инструмента	50
Оценка бездефектности может быть снижена в целом за месяц в следующих случаях:	
1. Обрыв контактной сети по вине водителя (без простоя)	50
2. Нарушение ПТЭ и ПУД с ущербом от 5 до 20 руб.	50
3. Запись в талоне	25

Шкала оценки дефектов в баллах для рабочих, занятых на осмотре № 0.

1. Выпуск троллейбуса на линию хотя бы без одного вида тормоза	100
2. Выпуск троллейбуса с неисправным рулевым управлением	100
3. Нарушение объема осмотра и ремонта троллейбуса	50
4. Простой или заход машины по вине рабочего	100

Шкала оценки дефектов в баллах для дежурных электромонтеров тяговых подстанций.

1. Перерыв в электроснабжении контактной сети по вине дежурного от 5 до 10 мин.	100
2. Несвоевременная подача электроэнергии в контактную сеть от 5 до 10 мин.	100

- | | |
|---|-----|
| 3. Нарушение ПТЭ и ПТБ электроустановок | 100 |
| 4. Несвоевременное и неправильное ведение
технической документации | 10 |
| 5. Неудовлетворительное содержание и состо-
яние защитных средств | 100 |

* * *

Аналогичная градация уровня бездефектности имеется во всех службах управления, работник любой специальности имеет четкие критерии качества результатов своего труда. В результате заметно повысилось чувство ответственности каждого исполнителя, а, значит, выше стала и эффективность труда. Строже соблюдается технологическая дисциплина, люди стали требовательнее и к себе, и друг к другу. С внедрением системы бездефектности изменился и порядок сдачи продукции. Она теперь принимается только при наличии гарантийной марки, для контроля же за качеством выполненных работ введены карточки отзывов. Например, цех плановых ремонтов каждый отремонтированный троллейбус снабжает гарантийной путевкой. Получая ее вместе с обычным путевым листом при выезде на линию, водитель знает: он может работать спокойно, качество ремонта отличное. Кроме того, здесь же заведена и карточка отзывов, в которую водители записывают свои замечания по качеству ремонта и указывают недочеты, обнаруженные при работе в течение первых суток. Вся поступающая с линии документация концентрируется в техническом отделе, который в соответствии с полученными отзывами определяет бездефектность работы ремонтников и намечает меры по устранению обнаруженного брака. В этом же направлении одновременно работают общественные контролеры и мастера участков. Для того, чтобы полнее произвести анализ причин брака, введены карточки «Определение причин

ошибок». Хранятся они в доступном для всех месте, и, в соответствии с Положением, по каждой сделанной в них записи должны быть приняты безотлагательные меры. На основании карточки «Определение причин ошибок», замечаний ОТК и зафиксированных случаев брака ежемесячно разрабатываются планы мероприятий, направленных на предупреждение повторения подобных случаев.

Сдавать продукцию только с первого предъявления!— таково кредо каждого работника троллейбусного управления. Малейшее отклонение от этого правила считается в коллективе чрезвычайным происшествием и не остается без внимания командиров производства. Для повторной сдачи продукции необходимо получить предъявительную записку от начальника службы. Тот же выдает этот документ, лишь тщательным образом разобравшись в причинах брака.

Бездефектность является одним из основных показателей, учитываемых при подведении итогов социалистического соревнования. Коллективы, добившиеся стопроцентной бездефектности за месяц, награждаются Почетными Грамотами и переходящими вымпелами «За высокое качество труда». Передовики, не допустившие в течение года ни единого случая брака, получают диплом, дающий право на сдачу продукции, минуя ОТК, и денежную премию или ценный подарок.

Большой стимул в борьбе за бездефектность имеют конкурсы мастерства, проводимые среди молодежи. Но особенно популярно соревнование лучших по профессии. Это соревнование — марафон длиною в целый год — начинается обычно в службах. Разрабатываются специальные условия соревнования, ежегодно они обновляются, обнародуются и... старт, как говорится, дан, начинается борьба за звание «Лучший по профессии». Очень острая борьба. Через двенадцать месяцев каждая служба представляет свои кандидатуры на утверждение

месткома профсоюза и администрации. У представительного жюри задача, надо сказать, не из легких: ему предстоит отобрать лишь двенадцать лучших из лучших настоящих асов своего дела.

И вот на общем собрании, посвященном подведению итогов года, начинается торжественный ритуал награждения победителей. Они поднимаются один за другим на сцену, и начальник управления надевает им на грудь широкие ленты, на которых золотом горят слова: «Лучший шофер-водитель ЧТУ», «Лучший слесарь-электрик», «Лучший токарь», «Лучший слесарь-механик» и т. д. А к ленте добавляется и ценный подарок: «ВЭФ-спидола», часы, пылесос и т. п. Потом наступает один из самых волнующих моментов, когда все двенадцать стоят на сцене лицом к народу, а зал взрывается аплодисментами... Среди победителей 1973 года, например, было два человека, которым уже вторично аплодировали товарищи, которые вновь в трудной борьбе завоевали звание «Лучших по профессии»: это дежурный электромонтер тяговой подстанции Зинаида ИГНАТЬЕВА и слесарь-сантехник Петр СТЕПАНОВ. Отличный пример подражания для молодежи! И не случайного от года все больше народу включается в соревнование, все больше претендентов на почетное звание.

Вообще, трудно переоценить роль социалистического соревнования в троллейбусном управлении. Когда, например, в свое время вопросом вопросов здесь стало качество ремонтных работ, то итоги соревнования в службе подвижного состава подводились еженедельно. И это здорово помогло! А обычно итоги индивидуально-го соревнования подводятся ежемесячно.

В девятой пятилетке большой резонанс в коллективе вызвал почин коммуниста Константина ВАСИЛЬЕВА — водителя первого класса: вместе с кондуктором Раисой СЕМЕНОВОЙ он решил выполнить пятилетний план за 4 года 6 месяцев. После «Обращения ЦК КПСС к пар-

тии, к советскому народу» К. ВАСИЛЬЕВ и Р. СЕМЕНОВА пересмотрели свое первоначальное обязательство и решили: пятилетку — к 105-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. Их почин поддержало 75 экипажей. В службе движения есть даже специальный стенд, где каждый месяц подводятся итоги этого соревнования. Если же кто-то из его участников до истечения месячного срока добился какого-то осязаемого успеха — товарищи немедленно узнают об этом из очередной «Молнии».

Константин ВАСИЛЬЕВ и Раиса СЕМЕНОВА вместе с Алексеем БЕРЕНДЕЕВЫМ и Людмилой ШАШКОВОЙ выступили и еще с одним интересным начинанием: по их инициативе началось массовое заключение договоров «Водитель-ремонтник». Как уже отмечалось выше, в Чебоксарском троллейбусном управлении все троллейбусы на «нулевом ремонте» закреплены за определенными бригадами. И эти договоры помогают установить еще более тесный контакт между ремонтниками и эксплуатационниками. Введены даже специальные бланки, где на одной стороне листа — все пункты договора о взаимопомощи, а на другой — ежемесячные результаты. Почин этот поддержали 113 водителей.

И еще об одной ценной инициативе, направленной на повышение качества и культуры обслуживания пассажиров, хочется сказать несколько слов. Когда один за другим троллейбусные маршруты стали переводиться на работу без кондуктора, ветеран управления, кавалер ордена Трудового Красного Знамени, лучший водитель 1973 года Геронтий ГРОМОВ решил так организовать свою работу, чтобы до минимума сократить разрыв между выручкой и оторванными билетами. Казалось бы, все сводится здесь лишь к укреплению финансовой дисциплины. Но если смотреть глубже, опять же в вершину угла выдвигается вопрос о культуре труда водителя (как он объявляет остановки, в какой форме напо-

минает пассажирам об оплате и т. д.), а значит, о качестве этого труда, о бездефектности.

Это — что касается одной из последних стадий борьбы коллектива за внедрение системы бездефектности. А теперь давайте ненадолго вновь вернемся на несколько лет назад, к 1 января 1970 года, то есть к началу внедрения этой системы. Несмотря на то, что была проделана большая подготовительная работа, уже с первых же дней появилась масса вопросов по учету и оценке качества труда. Оказалось, что переподготовки одних слесарей-ремонтников явно недостаточно. Ведь основным лицом, от которого зависит правильность и объективность оценки качества труда на участке, является мастер. Но техническая его грамотность далеко не всегда была на должном уровне. Поэтому со всей остротой встал вопрос о повышении технической подготовки мастеров. С этой целью была создана школа мастеров службы подвижного состава. После 4-месячного курса обучения и экзаменов все мастера были переаттестованы. Результаты экзаменов показали, что командиры производства среднего звена гораздо глубже разбираются теперь во всех тонкостях своей работы.

И, наконец, были организованы специальные курсы для молодых водителей, проработавших на линии не более полутора лет.

Для наглядности на всех тяговых подстанциях, диспетчерских пунктах и в депо оборудованы специальные «Экраны качества работы», где ежедневно фиксируются результаты и уровень бездефектности каждого работающего.

Персональная ответственность каждого за выполняемое им дело — вот главное требование системы бездефектности. А это в свою очередь требует напряженной, по-настоящему творческой работы с полной отдачей всех сил и знаний.

5. ЧТУ — ПРЕДПРИЯТИЕ ВЫСОКОЙ КУЛЬТУРЫ ПРОИЗВОДСТВА

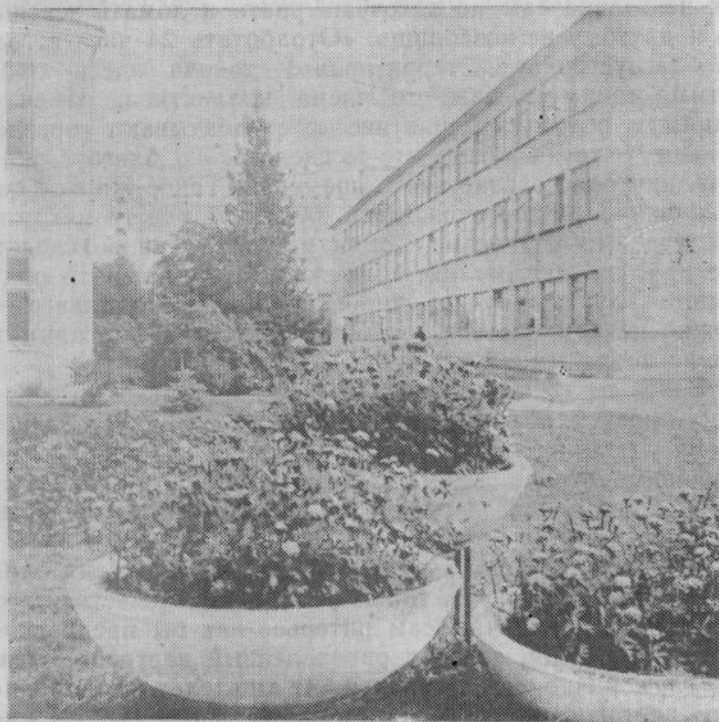
Успех Чебоксарского троллейбусного управления, начинается с малозначащих на первый взгляд «мелочей». Но когда мысленно соберешь их воедино, объединишь эти, казалось бы, разрозненные звенья в единую цепь — начинаешь лучше понимать, откуда тот авторитет, каким пользуется в столице Чувашии коллектив сравнительно небольшого предприятия, как удается ему, несмотря на уйму всяких «объективных и субъективных причин», соблюдать железный график движения, которым троллейбусы выгодно отличаются от тех же, не в обиду будь сказано, автобусов. Понимаешь, почему на правах гостеприимных хозяев города становятся добровольными гидами в разгар туристского сезона многие водители, почему так неизменно ровны и приветливы кондукторы (стоит на каком-нибудь маршруте появиться не в меру голосистой кондукторше, сразу таким диссонансом это выглядит... Но такое допускают, и то лишь на первых порах, еще совсем неопытные «новобранцы», только-только начинающие в троллейбусном управлении свою рабочую биографию. Ветераны же никогда не позволят себе повысить голос, вступить в пререкания с пассажирами. И вообще, когда экипаж троллейбуса заступает на вахту, здесь считается признаком дурного тона захватить с собой на рабочее место и плохое настроение — его оставляют за порогом проходной...).

Итак, о «мелочах». Вот вы входите на территорию управления — ни единого захламленного уголка, ни клочка неухоженной земли, — все как-то на своем месте, удобно, уютно, порядок кругом, будто после массового

воскресника. Заходите в любое из производственных помещений, в административный корпус — та же картина: такая стерильная чистота, такой идеальнейший порядок, будто готовятся здесь к встрече какой-то важной комиссии. В кабинетах со вкусом подобранные, сдержанных пастельных тонов портьеры, ярким цветовым пятном,— пятном,— где в тон занавесям, где контрастируя с ними,— выделяются кувшины для воды (не из привычного, уже набившего оскомину, скучного стекла, а из керамики) и такие же бокалы. И обязательно цветы, очень много цветов. Повсюду. Из собственной теплицы. Между прочим, когда ни зайдешь в кабинет начальника управления, Геннадия Леонидовича УСТИНОВА, в любое время года здесь в вазе живые цветы: то величавые белоснежные каллы, то хрупко-пламенеющие гвоздики, то пышные астры... Это, если хотите, стиль. Так же, как и золотые и багряные кленовые листья, неизменно появляющиеся на стеклах троллейбусов в пору «золотой осени», неперенные букетики скромных полевых цветов в кабинах водителей, работающих на маршрутах с конечной остановкой в лесу. Это и призовые места, которые не раз завоевывала теплица троллейбусного управления на традиционных городских выставках цветов, это и диплом победителя Всероссийского соревнования, которым награжден коллектив предприятия за ленинское отношение к природе. Это и напоминающая сад территория управления, и зеленый травяной ковер с бордюром из благоухающей медуницы на подстанциях. Привольно, вольготно чувствуют себя цветы, которые растут для всех, которые никто не сорвет лишь для себя одного.

Впрочем, старожилы коллектива хорошо помнят собрание с несколько необычной повесткой дня: персональное дело молоденькой кондукторши, нарвавшей букет с клумбы. Было это поздно ночью, после смены, когда вокруг были только «свои» — члены экипажей со

второй смены. И вот эти-то «свои» и взяли любительницу цветов в такой оборот, предлагали на собрании столь категорические меры наказания за браконьерство, вплоть до увольнения, что администрация еле-еле отсто-



На территории троллейбусного управления

яла девушку, и инцидент кончился лишением ее месячной премии.

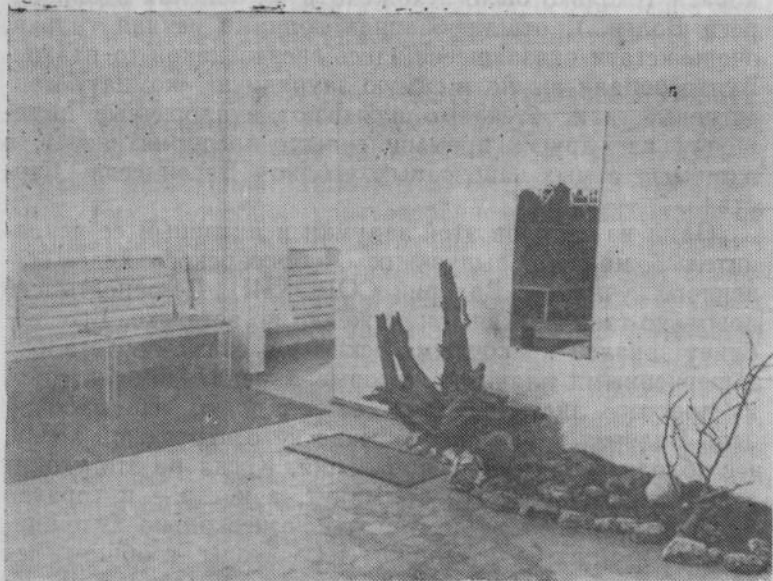
Кому-то это наказание, возможно, покажется из-

лишние строгим: лишить премии за несколько цветочков?.. Но когда своими руками всё сажаешь, любовно выхаживаешь каждый кустик, каждое деревцо (на некоторых до сих пор сохранились таблички с фамилиями тех, кто посадил их когда-то десять лет назад) — тут уж не только сам не захочешь рвать и ломать зелень, но и другому не позволишь. «Отработать 24 часа в год на благоустройстве территории» — такова здесь программа-минимум каждого члена коллектива. Именно минимум, потому что фактически отрабатывают гораздо больше, и когда нужно что-то сделать по благоустройству, никто не считается со временем. Такое жаркое соревнование разгорается здесь зачастую между цехами, мастерскими участками, сменами, так ревниво следят все друг за другом, что, если скажем, на какой-то подстанции лучше других, чище, чем-то оригинальнее — можно не сомневаться, что скоро и остальные примут это на вооружение.

Взять те же подстанции. Все они построены по типовому проекту, похожи во всем как близнецы, о в то же время у каждой свое неповторимое лицо, все они чем-то неувлимо отличаются одна от другой — тут уж все зависит от старания и фантазии их хозяек (в основном, здесь «командуют» девушки).

В общем, в какое из служебных помещений ни зайди — ничего лишнего, никаких «украшательств», все сдержанно, лаконично, сам интерьер как бы предрасполагает к работе, создает определенный настрой. Здесь все гармонично, все в унисон, от тщательно подобранного цветового колера стен до таких, вроде бы, неожиданных деталей, как аквариум или вольер с птицами в ремонтных мастерских, как трогательный кусочек неповторимой природы заволжских лесов, — с причудливо изогнутыми, заросшими мхом стволами деревьев, с белоснежными березками, вдруг волею человека перенесенный сюда, в сугубо «деловые» помещения и так ор-

гамично вписавшийся в этот производственный пейзаж... А взять бытовки и особенно комнату для мытья ног станочникам. Казалось бы, назначение этих помещений сугубо прозаическое, и уж обычно куда-куда, а в такие «закоулки» не очень-то любят водить посторонних: не самое, конечно, подходящее место для экскурсий...



Бытовое помещение для слесарей-ремонтников

А вот в Чебоксарском троллейбусном управлении это как раз одна из достопримечательностей, удивительно яркая иллюстрация настоящей, по-активному доброй заботы о рабочем человеке, о его здоровье и... настроении. Настроение же—ой какая немаловажная штука!..
...Представьте себе небольшую комнатку с лампами

дневного света, от которого еще белоснежней выглядят выложенные кафелем стены. У одной из стен, украшенной оригинальными панно, чеканкой по металлу,— удобная, тоже кафельная мойка с холодной и горячей водой, мягкий диванчик с калорифером для сушки. И — опять же заросшие мхом пни, причудливо изогнутые коряги (сколько было исхожено в их поисках вдоль берега Волги...), отшлифованная волнами речная галька, очень кстати оказавшееся здесь гнездо какой-то птицы... Будто попали вы не в самую заурядную «комнату санитарии», как обтекаемо называют аналогичные помещения на других промышленных предприятиях, а в один из самых заповедных уголков Берендеева царства...

Один из авторов этой задумки и активный ее исполнитель — молодой выпускник Чебоксарского художественного училища Валерий СОРОКИН. Должность его довольно-таки редкая: он инженер по эстетике. Его кабинет завален красочными эскизами, схемами, детально вычерченными планами, которые в недалеком будущем из простого листа ватмана станут явью... Но рабочий день Валерия начинается обычно не с чертежной доски, а с обхода территории управления. Когда на это уходит всего каких-нибудь 10—15 минут, а когда — и гораздо больше. Под его началом не только несколько художников, но и маляры, и столяры-декораторы, в общем, все те, кто в той или иной мере занят оформлением производственных помещений.

Инженер по эстетике обладает в управлении своеобразным правом «вето», именно он определяет колер каждой стены, цвет каждого станка,— ни одна железка не может быть перекрашена без его разрешения, ни один плакат или стенд не повесят без его рекомендации. И если говорят порой, что у семи нянек дитя без глазу, то здесь как раз обратная картина. Умный, ненавязчивый контроль за единством замыслов и их воплощения,

чувство меры и отличный вкус, развитое чувство нового, соединенные с четко очерченным кругом полномочий,— все это тоже в немалой степени способствует доброй славе троллейбусного хозяйства, помогая ему прочно удерживать звание «Предприятие высокой культуры производства».

В нынешнем, юбилейном для коллектива управления, году Совету по эстетике прибавилось особенно много дел и хлопот. Прежде всего, это реконструкция «Музея трудовой славы».

Каждый член более чем полуторатысячного коллектива управления с невольным трепетом переступал в свое время порог этой комнаты — сюда по традиции первым делом приглашают новичка, прежде чем вручить ему служебное удостоверение. Рассказывают об истории предприятия, о его лучших людях, о трудовых наградах. Год от года этих почетных реликвий становится все больше, растет и число сувениров, памятных подарков (в управлении за 10 лет побывало множество делегаций, здесь даже есть специальная карта — стенд, на которой обозначены города и веси, советские и зарубежные, откуда приезжали гости к троллейбусникам).

И потому было решено расширить «Комнату трудовой Славы», полностью реконструировать, превратить в полном смысле этого слова в музей, чтобы нагляднее отражалась в нем 10-летняя история предприятия, его вчерашний и завтрашний день. Чтоб еще большую роль играл он в воспитании молодежи, в приумножении добрых традиций коллектива.

Да мало ли еще других дел и у Совета по эстетике, и у всего коллектива — каждый день появляется что-то новое, а здесь давно уже стало неписанным правилом: идти в ногу с жизнью. Как хорошая хозяйка все время что-то мудрит, изобретает, чтоб еще уютней становилось в ее доме, так и работники электрического транспорта Чебоксар неустанно усовершенствуют, реконструируют,

все больше и больше сил, средств и внимания уделяют модернизации уже существующих служб, строят новые. В последние годы здесь было справлено немало самых разных, но одинаково приятных новоселий.

Но, как говорится, красна изба углами, а пирогами. Пироги здесь тоже хороши, причем, всегда горяченькие, с пылу с жару. В управлении своя отлично оборудованная столовая. Да плюс к ней несколько филиалов на конечных остановках троллейбусных маршрутов. Всего получается свыше ста посадочных мест. Давайте заглянем в одну из диспетчерских в обеденный перерыв. Рабочий день экипажа троллейбуса начинается, пожалуй, раньше всех в городе, в 3 утра. Кончается же вахта в 3 ночи... Ясно, что и обедают водители по



Обеденный перерыв

особому графику. Первая смена с 8 до 11, вторая — с 18 до 21 часа. К этому времени на специально выделенном транспорте в диспетчерские привозят горячую пищу. В буфете — ни очередей, ни толкучки — всего 10—15 минут тратят люди на обед. Буфетчицы на раздаче как на подбор — быстрые, сноровистые, чашки-тарелки так и мелькают в их руках. Отпускают блюда с шутками, с улыбкой — здесь всерьез считают, что улыбка — второе питание...

Столовую в троллейбусном управлении называют «цехом номер один» — ее заведующая наравне с другими начальниками служб присутствует на еженедельных «оперативках» у начальника управления. Распределяют в управлении жилье или места в детских садах — непременно поделаются и с коллективом столовой; поощряют морально или материально своих работников, не обойдут и «пищевой цех». Ну, и коллектив столовой, естественно, не стоит в стороне от общих забот троллейбусников, живет их интересами. Организовали, например, круглосуточное питание водительского состава и обслуживающего персонала, занятого в ночную смену. Открыли чайные столики в головной столовой, по их же инициативе в ночную смену начали разносить лотки с горячими пирожками и бутербродами прямо по рабочим местам. И ведь все успевают, хотя коллектив в столовой совсем небольшой, двадцать один человек. За последние три года более чем в полтора раза вырос товарооборот столовой, расширился ассортимент блюд, улучшилось их качество. Недавно специально для пищевого цеха троллейбусного управления было введено в эксплуатацию овощехранилище, построена дополнительная теплица. «Свежие помидорчики, огурцы, зеленый лучок круглый год, — представляете, как улучшится меню!» — не нарадуется заведующая столовой.

Как видим, добрые контакты между коллективом управления и столовой взаимовыгодны. Но, прежде



В теплице

всего, выгодны они для рабочего человека: ведь там, где проявляют заботу о людях и отдача налицо. Заботу о членах своего коллектива, об их быте и отдыхе в чебоксарском троллейбусном управлении вообще привыкли ставить на первый план. Не случайно здесь в числе первых предприятий города было организовано бытовое обслуживание прямо на местах: в определенные дни, по графику сюда приезжают принимать заказы работники ателье, химчистки, прачечной. Здесь же открыта своя парикмахерская.

В 1969 году на живописном берегу Волги была заложена будущая база отдыха: переоборудованы и установлены три списанных троллейбуса, разбиты палатки, созданы простейшие спортивные площадки. Постепенно база «прихорашивалась» с помощью профсоюзной организации, расширялась. Начали строить хозяйственным

способом профилакторий на 50 мест. Были дополнительно построены три щитовых дома, кухня с водой и газом, буфет, оборудован пляж и водная станция на 25 шлюпок, 7 катеров с байдарками, водными лыжами и т. п. Разбиты волейбольная и городошная площадки, площадки для игры в бадминтон и настольный теннис, есть где поупражняться и в стрельбе из пневматовинтовки.



Летняя база отдыха

А желающих заняться всем этим—хоть отбавляй. Физкультура и спорт в большом почете в управлении с самых же первых месяцев его существования. Уже в 1965 году, после того как были куплены восемь пар лыж, начались первые занятия лыжной секции, тренировки легкоатлетов. Вскоре были завоеваны и первые кубки. С годами росло число физкультурников, соответственно возросло и число спортивных трофеев. Были

организованы новые секции — по футболу, волейболу, велоспорту и конькам, к ним вскоре добавились спортивное рыболовство, туризм, группа общей физической подготовки. Спортсмены Чебоксарского троллейбусного управления все чаще и чаще занимали призовые места в масштабах города, республики. Им был вручен вымпел комитета физкультуры при Совете Министров ЧАССР за первое место в смотре-конкурсе лучших показателей года (1969 г.), вымпел за активное участие в летней спартакиаде, посвященной 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, в 1970 г. им было присуждено первое место за массовость. Бережно хранятся в «Музее трудовой Славы» также медаль «Лучшему коллективу физической культуры и спорта» и Почетная грамота Центрального Совета Всесоюзного добровольного спортивного общества «Спартак».

В 1971 году на предприятии были организованы новые секции — по боксу и самбо, началось строительство малого спортивного зала для волейболистов, лыжников, велосипедистов. В 1973 году, например, только в сдаче норм нового комплекса ГТО приняло участие свыше 500 человек. Регулярно проводятся и спортивные состязания внутри цехов, смен и участков.

Традиционны в управлении также смотры-конкурсы коллективов художественной самодеятельности, из года в год растет число самодеятельных талантов, их мастерство. В каждой смене и службе есть свои хоровые коллективы. В последних смотрах-конкурсах лучшим по исполнению и наиболее массовым (свыше пятидесяти человек) признан хор смены Н. П. АБРАШЕВА.

Самодеятельные артисты троллейбусного хозяйства — частые гости в подшефном совхозе, выступают они и на эстрадных площадках Чебоксар. Троллейбусники не раз выходили победителями городских смотров художественной самодеятельности, а в 1972 году стали призерами смотра самодеятельных коллективов Чувашско-

го юбкома профсоюза рабочих местной промышленности и коммунально-бытовых предприятий.

Магнитофон, ценные подарки, памятные призы, свыше 20 грамот и дипломов — таков неполный перечень наград артистов управления.



Выступают самодеятельные артисты

Для развития художественной самодеятельности в коллективе созданы все условия, особенно после пуска административно-бытового корпуса. Тут есть и просторный конференц-зал комнаты для репетиций различных кружков. В 1971 году закуплен полный комплект новых эстрадных инструментов.

Отдых и труд рядом идут. «Всемерное оздоровление и облегчение условий труда — одна из важнейших задач подъема благосостояния трудящихся», — подчеркивается в Программе КПСС. Это хорошо понимают в Чебокс

сарском троллейбусном управлении и ставят решение этой задачи в центре всех мероприятий, направленных на повышение культуры производства.

Давайте подробнее остановимся на некоторых сторонах деятельности Совета по культуре и эстетике производства, созданного при управлении еще в первые годы его существования. Взять, например, внешний вид производственных помещений. Окраска оборудования и оснастки повсюду гармонирует с окраской самих цехов и участков, составляя с ней единую цветовую композицию.

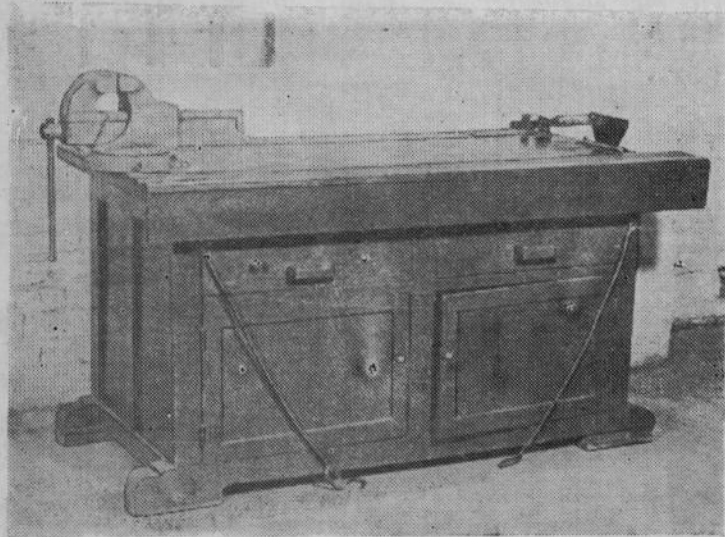
Удобными и компактными, с правильными пропорциями, плавными формами и приятной для глаза окраской изготовлены и вспомогательные устройства рабочего места — верстаки, тумбочки для инструмента, шкафы, стеллажи. Рациональная красота, форма и цвет оборудования становятся такими же важными параметрами, как производительность труда и вопросы экономики.

Не раз реконструировались все цехи депо. Стены оштукатурены, повсюду — разная окраска. Скажем, в механическом цехе панели окрашены в светло-желтый цвет, то есть нет резко контрастирующих цветов, ибо доказано, что они как бы «притягивают» взгляд рабочего и отвлекают его внимание от выполняемого задания.

Во всех цехах полы выложены мозаичными плитами серого цвета, — они как бы поглощают свет и не дают утомляющих глаз бликов. Металлорежущие станки окрашены в холодные голубовато-зеленые тона. Перемещающиеся части станков по контрасту с неподвижными окрашены в желтый цвет, но контраст этот не резкий, не назойливый, наоборот, он помогает станочнику более четко видеть не только контуры обрабатываемой детали, но и силуэт станка в целом, что делает более производительной и безопасной работу на нем.

В первые годы в механическом цехе при производ-

ственной необходимости нередко велась резка и сварка металлов. Но теперь сварочное отделение давно уже вынесено за пределы цеха. Сварочная мастерская отвечает всем требованиям современной эстетики производства, здесь оборудована приточно-вытяжная вентиляция, а столы сварщиков снабжены местным отсосом. Таким образом, сварщики получили дополнительные удобства, а механический цех полностью очистился от загазованности.



Так было...

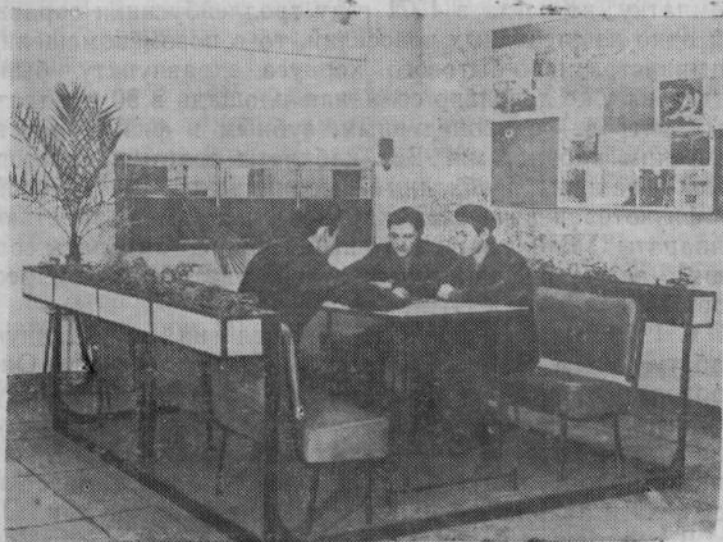
И таких примеров можно привести множество. Скажем, кузница переведена на газ, здесь нет ни копоти, ни дыма. В цехе плановых ремонтов для облегчения условий труда рабочих изготовлено приспособление для за-



...Так есть

мены мостов, смонтирован электротельфер. Установлены удобные шкафы для инструмента. Во всех цехах осмотровые канавы облицованы светлым кафелем. Должное внимание было уделено и улучшению освещения, более рациональному расположению светильников. Во всех цехах и на участках лампы накаливания заменены люминисцентными. Перемонтировано освещение и в канавках: светильники убраны в специальные ниши, что улучшило условия труда ремонтников и одновременно высвободило полезную площадь канав.

Находясь на предприятии треть суток, рабочий соприкасается с целым рядом факторов, влияющих на его здоровье и работоспособность. Это и шум, и запыленность, и колебания температуры... В управлении немало



Уголок отдыха механического цеха

сделано для снижения отрицательного влияния этих факторов. Так, въездные и выездные ворота депо открываются дистанционно с пульта управления. В цехах плановых ремонтов смонтированы калориферы. Снижен шум вентиляционных устройств путем динамической балансировки. Оборудована водяной завесой газовая печь для того, чтоб не так жарко было кузнецам, и т. д.

К слову сказать, по просьбе управления промышленная лаборатория Чебоксарской санэпидстанции ежегодно проводит замеры уровня освещенности, загазованности, производственного шума в целях выявления участков, не отвечающих требованиям техники безопасности.

Еще в 1965 году при троллейбусном управлении был открыт здравпункт. Занимал он, правда, небольшую комнатку, но когда в 1971 году троллейбусники справили одно из очередных новоселий, то в новом помещении административно-бытового корпуса здравпункту была отведена уже довольно солидная площадь в 90 квадратных метров,— с процедурным, зубным и физиотерапевтическим кабинетами. Все кабинеты светлые, просторные, оснащены необходимой медицинской аппаратурой. В физиотерапевтическом кабинете, например, работают аппараты УВЧ, кварц-тубусный, общий, аппараты соллюкс, лампа инфракрасных лучей, ингалятор компрессорный, аппараты СНИМ...

С 1972 года здравпункт перешел на двухсменную работу, в нем стало работать уже два фельдшера. Они проводят большую лечебно-профилактическую работу. Верные помощники медиков — члены санитарной дружины и нескольких санитарных постов. В депо и административном корпусе оборудованы Уголки здоровья, все цехи и аварийные машины снабжены аптечками.

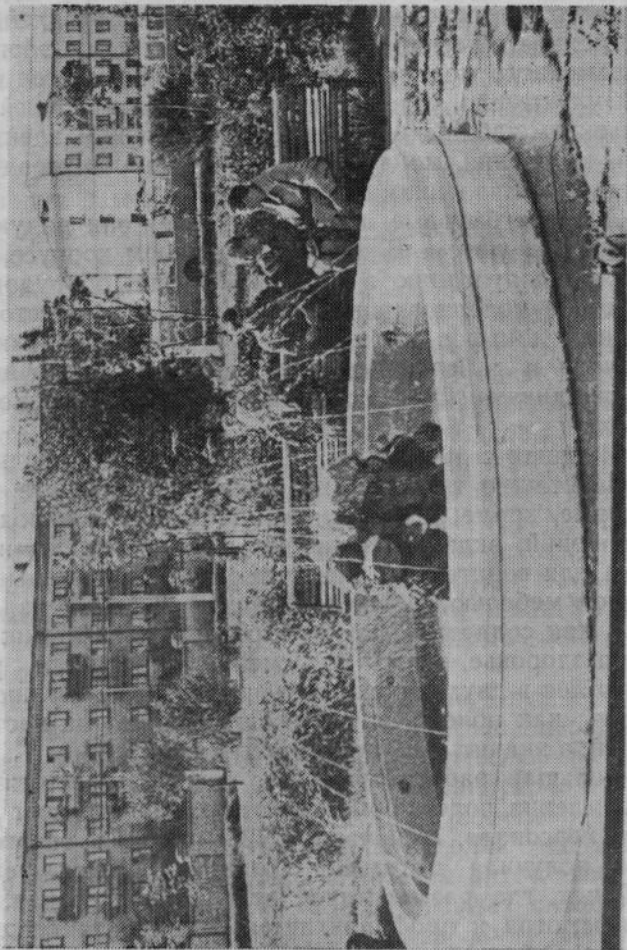
Все рабочие управления обеспечиваются спецодеждой. Стирка ее производится централизованно. Смазчикам троллейбусов пошиты куртки с капюшоном из

дермантина. Бригады электромонтеров контактной сети получили полушубки, рабочие цеха профилактики депо — теплую спецодежду, а экипажи троллейбусов — фирменное обмундирование, по-настоящему элегантное, современного модного силуэта. Особенно многое сделано для улучшения условий труда экипажей зимой: водительские кабины утеплены, установлены электропечи для отопления, кондукторов экипировали утепленными куртками и валенками.

А взять бытовые помещения! Все они радуют глаз чистотой и уютом. В административном корпусе, принятом в эксплуатацию в конце 1971 года, оборудованы, а в депо — модернизированы бытовки, где вместо устаревших шкафов установлены удобные вешалки для уличной и рабочей одежды, низенькие шкафчики для обуви, диванчики. Здесь, как и повсюду, также много цветов.

Начиная с 1969 года, одна за другой вводились в эксплуатацию типовые диспетчерские конечного пункта, которые, кроме комнаты для приема пищи и подсобных помещений, включают: кабинет диспетчера, комнату отдыха для водителей и кондукторов, обставленные современной мебелью, санузел. А зимой в одной из «подсобок», как солдаты в строю, выстраиваются лыжи: катаясь на здоровье, — хоть до смены, хоть после работы, благо лес в двух шагах от диспетчерской... Нужно ли говорить, как положительно все это влияет на настроение людей, а значит, и на результаты их труда!

Большая работа проделана и в части эстетического оформления подстанций, культуры рабочих мест дежурного персонала. В начале 1972 г. служба энергохозяйства получила отдельное здание — ремонтно-ревизионный цех, где разместились отделы, мастерская, гараж для осмотра и профилактического ремонта спецмашин, электролаборатория, комната для электромонтеров, Красный уголок, санитарно-бытовые помещения. В бы-



Хорошо после смены посидеть у фонтана

товке вместо привычно выстроившихся в унылый ряд шкафов установлены вешалки для рабочей и уличной одежды, мягкие диванчики. «Все для человека, для его блага и удобства!» — такой лозунг можно было бы прикрепить над дверью любого из этих помещений.

О многом говорит и такой факт. На производственных совещаниях вопросы охраны труда и техники безопасности с 1968 года решаются наравне с самыми насущными производственными вопросами. В управлении регулярно проводятся техминимумы — особенно для новых кадров, где вопросам техники безопасности уделяется первостепенное внимание. Обучение проводится по 6—8-часовой программе для водительского состава и 20-часовой — для электромонтеров, с последующей сдачей правил квалификационной комиссии. Во всех цехах оформлены красочные уголки по технике безопасности, а в административном корпусе даже отведен для этого отдельный кабинет. На стендах размещены плакаты, выписки из инструкций и т. п. Мастера участков проводят здесь обязательные инструктажи для новичков или рабочих, переведенных сюда из других цехов.

Постоянно проводятся радиобеседы, выпускаются «Молнии», специальные бюллетени и фотогазеты о нарушениях правил техники безопасности. Каждый месяц в управлении проходит «День охраны труда и техники безопасности». Кроме того, организовано ежедневное дежурство общественных контролеров. Все замечания устраняются в кратчайшие сроки. Разработаны условия конкурса на лучшее содержание и оформление участков и рабочих мест. Еженедельно проводятся «Дни культуры», результаты проверок находят отражение в протоколах проверки и в «Экранах чистоты». Результаты конкурса подводятся ежеквартально.

С переходом предприятия на новую систему планирования и экономического стимулирования неуклонно растущий фонд развития производства позволяет кар-

динально решать вопросы, связанные с повышением общей культуры труда, улучшением санитарно-технических условий и техники безопасности. Разрабатываются ежегодные и перспективные планы по охране труда и технике безопасности. Вот характерные цифры:

	1967 г.	1968 г.	1969 г.	1970 г.	1971 г.	1972 г.
План	9,3	9,7	3,4	4,7	5,6	5,12
Фактич.	9,6	9,6	10,86	8,89	5,9	5,2

В результате проведенных и проводимых мероприятий по охране труда и технике безопасности производственный травматизм снижается из года в год. И, что особенно показательно, заболеваемость по троллейбусному управлению является самой низкой в городе.

Улучшение условий труда коллектива тесно связано с улучшением его производственных показателей, с повышением производительности труда, что в конечном счете ведет к главному: улучшению качества обслуживания пассажиров. Коллектив Чебоксарского троллейбусного управления неоднократно награждался за участие во Всесоюзном общественном смотре за культуру производства. В ознаменование 100-летия со дня рождения В. И. Ленина решением Совета Министров ЧАССР и Чувашского облпрофсовета ему было присвоено звание «Предприятие высокой культуры производства» (1969 г.). А год спустя троллейбусное управление было награждено Дипломом Совета Министров СССР и ВЦСПС за победу во Всесоюзном общественном смотре по повышению культуры производства.

Постановлением коллегии Министерства коммунального хозяйства РСФСР и Президиума ЦК отраслевого профсоюза Чебоксарскому троллейбусному управ-

лению было присвоено звание «Коллектив коммунистического труда» (1971 г.).

В настоящее время коллектив работает над выполнением перспективного плана на 1971—1975 годы по дальнейшему улучшению условий труда работающих.

6. В ЧЕБОКСАРЫ — ЗА ПЕРЕДОВЫМ ОПЫТОМ

Один из главных «китов», на которых держится авторитет и марка любого транспортного предприятия, это четкость организации труда, уровень безопасности движения. По чебоксарским улицам регулярно курсируют несколько специальных агиттроллейбусов по разъяснению правил уличного движения, аналогичную работу ревизорский аппарат службы движения в контакте с работниками ГАИ проводят и в школах. Но это — лишь одна сторона вопроса. Главный же упор делается на воспитании чувства ответственности на линии самих водителей, повышении их технической грамотности, классности. В троллейбусном управлении оборудованы два учебных кабинета. В одном из них, техкабинете, кроме традиционных плакатов, схем и деталей, представленных в разрезе, имеется действующая электрическая схема троллейбуса типа ЗИУ-5. Садясь за пульт управления, водитель оказывается в обстановке, близкой к реальной. Он сидит за рулем, перед глазами у него приборный щиток, а под ногами педали, нажав на которые, он осуществляет либо пуск, либо торможение машины. В то же время водитель имеет возможность в спокойной обстановке проследить за работой того или иного узла схемы или аппарата, вспыхивающие на схеме лампочки позволяют усвоить порядок замыкания контакторов на различных позициях. Этот тренажер —

большое подспорье не только для молодых водителей, но и для водителей-наставников, готовящих новые кадры.

Для проверки знаний водителями правил уличного движения в управлении оборудован и еще один кабинет. Здесь установлен действующий макет городского перекрестка со сложными условиями движения. Создавая на макете затрудненную транспортную обстановку, руководитель занятий проверяет, насколько правильно ведет себя водитель в подобной ситуации.

Традиционными стали и ежегодные конкурсы по безопасности движения. Для поощрения победителей установлены премии.



В кабине по безопасности движения

Специалистами службы движения разработана схема рационального вождения троллейбусов по городским маршрутам, внедрение которой дает ежегодную экономию в сумме 7830 рублей. Не раз проводилось обследование пассажиро-потоков в различное время суток, что позволило более рационально распределить троллейбусы по маршрутам. Это положительно сказалось как на работе управления, так и на условиях перевозки пассажиров.

В результате такого внимания к вопросам безопасности движения и кропотливой работы с водителями, за последнее время не было ни одного отчетного дорожно-транспортного происшествия. Водитель знает, что малейшее допущенное им нарушение не останется без внимания.

Интервал движения троллейбусов в Чебоксарах очень сжатый, две-три минуты. Нелегко выдерживать такой график в условиях большого современного города, но соблюдается он весьма строго. Перед дежурными диспетчерами на конечных остановках лежат графики прибытия сюда каждой машины. Если разрыв больше минуты, диспетчер дотошно выясняет причину задержки. Если она объективная, ограничивается простым предупреждением, если же у водителя нет уважительной причины для опоздания, в графике у его фамилии появляется пометка красным карандашом, и об этом нарушении уже докладывается в центральную диспетчерскую. В зависимости от степени вины водителя определяется и мера наказания — вплоть до уменьшения или полного лишения его премиальных за месяц.

В службе движения работает постоянно действующая квалификационная комиссия, хорошо зарекомендовала себя и система наставничества, когда опытные водители берут шефство над новичками. А это особенно важно, если учесть, что коллектив троллейбусного управления, в основном, молодежный. Вообще, надо ска-

зять, практически здесь учится каждый, начиная от рядовых рабочих и кончая командирами производства. В нынешнем году, например, работают 6 школ коммунистического труда, 9 школ экономического всеобуча и школы передового труда. Каждому новому рабочему, прошедшему 60-часовую программу техминимума и успешно сдавшему по ней экзамены, повышается разряд. Для водителей организованы специальные постоянно действующие курсы повышения квалификации. Только с января 1974 года в ЧТУ повысили свою квалификацию более 550 человек. Многие учатся в вечерних школах и техникумах, в заочных институтах. Управление стало за это десятилетие своеобразной «кузницей кадров». Вот несколько характерных фактов.

В. П. ПЕТРОВ несколько лет назад поступил сюда слесарем-электриком. Проявил себя способным, технически грамотным работником. И когда, он, работая и учась одновременно, закончил Чебоксарский энерготехникум, его перевели на должность мастера. Другой выпускник техникума, Б. В. ГЕРАСИМОВ, стал заместителем начальника службы подвижного состава. Начинал же он водителем троллейбуса. Другой водитель, Г. Я. ЯКОВЛЕВ, окончив техникум, был назначен начальником отдела. По окончании того же техникума слесарь Н. И. ИВАНОВ стал сначала мастером, а вскоре и инженером ПТО. А. И. СКВОРЦОВ начинал свой рабочий стаж в управлении с курсов водителей, потом работал на линии, получив же диплом энерготехникума, переведен старшим мастером службы подвижного состава. Недавний заочник Горьковского дорожно-транспортного техникума А. А. АЛЕКСЕЕВ работает сейчас начальником маршрута.

Этот список можно продолжить еще и еще. И он будет продолжен, ибо в коллективе ЧТУ стало доброй традицией выдвижение молодежи на инженерно-технические должности.



Лучший рационализатор управления В. П. Кривов

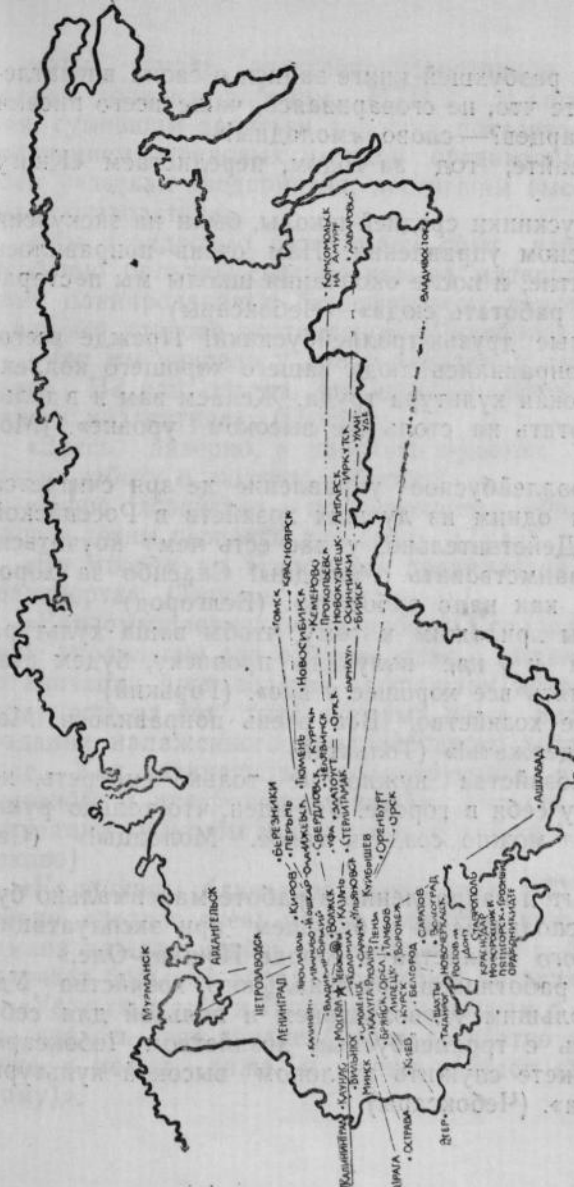
При управлении постоянно проходят производственную практику студенты Чебоксарского энергетического техникума, выпускники двух профтехучилищ города, курсанты-водители учебного пункта. Многие из них, получив дипломы и свидетельства специалистов, приходят сюда уже на постоянную работу. И это не случайно, потому что во время практики они не только оказываются в гуще дел и забот и коллектива, но и сами активно приобщаются к этим делам благодаря умному, ненавязчивому, без лишней опеки руководству их первыми самостоятельными рабочими шагами. Ведь обычно на роль наставников практикантов подбирают не только самых высококвалифицированных специали-

стов, но одновременно и обладающих талантом воспитателей. Лучшими инструкторами производственного обучения по праву считаются Николай Петрович ПУШКАРЕВ, Николай Константинович КАЗАКОВ, Михаил Алексеевич ПАВЛОВ, Александр Никитич НИКИТИН, Геннадий Ильич ЛЯГАЕВ, Владимир Антонович УШАКОВ, Карл Александрович ЛОНШАКОВ и другие.

Признанным авторитетом у молодежи пользуется и бригадир ремонтной бригады электромонтеров-кабельщиков Николай Иванович ГРУШАНИН. Умеет он находить общий язык с людьми, знает, кого и когда похвалить, а кого и пристыдить. Все это спокойно, выдержанно, с юморком, голоса никогда не повысит. Бессменный член цехкома. И дело свое знает отлично: ударник коммунистического труда, не раз награждался Почетными грамотами, значками «Победитель социалистического соревнования», рационализатор неплохой...

Более полутора тысяч человек работает в Чебоксарском троллейбусном управлении и почти о каждом можно рассказать что-то интересное, значимое: ведь все они вносят посильную лепту в общее дело. Устойчивые успехи предприятия на протяжении десятилетия складывались из повседневных трудовых побед, поисков каждого члена коллектива. Хочется привести одну очень характерную запись из «Книги отзывов» музея трудовой Славы управления: «От всего увиденного и услышанного здесь может быть только одно впечатление: чудесно, красиво и разумно. Этого всего могли достигнуть только люди очень высокой культуры и очень любящие свое предприятие и коллектив».

...Любопытнейший это документ — «Книга отзывов» музея... Сотни человек с разных концов страны, в основном, работники городского электрического транспорта, побывали за минувшие 10 лет в Чебоксарском троллейбусном управлении, знакомясь с принципами организации труда в нем. Многие оставили в этой уже



Нити дружбы

основательно разбухшей книге записи о своих впечатлениях. И знаете что, не сговариваясь, чаще всего писали гости чебоксарцев?— слово «молодцы!»

Итак, давайте, год за годом, перелистаем «Книгу отзывов».

«Мы, выпускники средней школы, были на экскурсии в троллейбусном управлении. Нам очень понравилось это предприятие, и после окончания школы мы постараемся придти работать сюда». (Чебоксары)

«Уважаемые друзья-троллейбусники! Прежде всего, нам очень понравились люди вашего хорошего коллектива, их высокая культура труда. Желаем вам и в дальнейшем работать на столь же высоком уровне». (Москва)

«Ваше троллейбусное управление не зря считается передовым и одним из лучших хозяйств в Российской Федерации. Действительно, у вас есть чему поучиться, есть что позаимствовать. Молодцы! Спасибо за хороший пример, как надо работать». (Белгород)

«Все силы приложим к тому, чтобы ваша культура производства и у нас получила прописку, будем стараться перенять все хорошее у вас». (Горький)

«Отличное хозяйство. Все очень понравилось. Молодцы! Так держать!» (Тольятти)

«Такие хозяйства нужно не только смотреть, но создавать и у себя в городе. Убежден, что только руками человека можно создать такое. Молодцы!» (Саранск)

«Ваш опыт и направление в работе максимально будут нами использованы в будущем при эксплуатации троллейбусного хозяйства в городе Йошкар-Оле.»

«Группа работников коммунального хозяйства Удмуртии с большим удовольствием и пользой для себя ознакомились с троллейбусным хозяйством Чебоксар».

«Вы можете служить эталоном высокой культуры производства». (Чебоксары)

«Мы, группа электротранспортников Белоруссии, отдаем должное рабочим, ИТР и служащим управления, сумевшим добиться хороших показателей в работе внедрением передовых методов организации труда на всех участках предприятия, достигшим высокой культуры производства».

«Мы с радостью перенимаем опыт вашей работы. Особенно большое спасибо вам за материалы по сетевому планированию и бездефектному ремонту. Вообще, у вас все здорово поставлено». (Челябинск)

«Что мы увидели у вас и сделаем у себя — это чистоту. На наш взгляд, это самое главное достижение вашего коллектива». (Пенза)

«Здесь, наверно, и работать приятно. Спасибо за такую заботу о людях». (Москва)

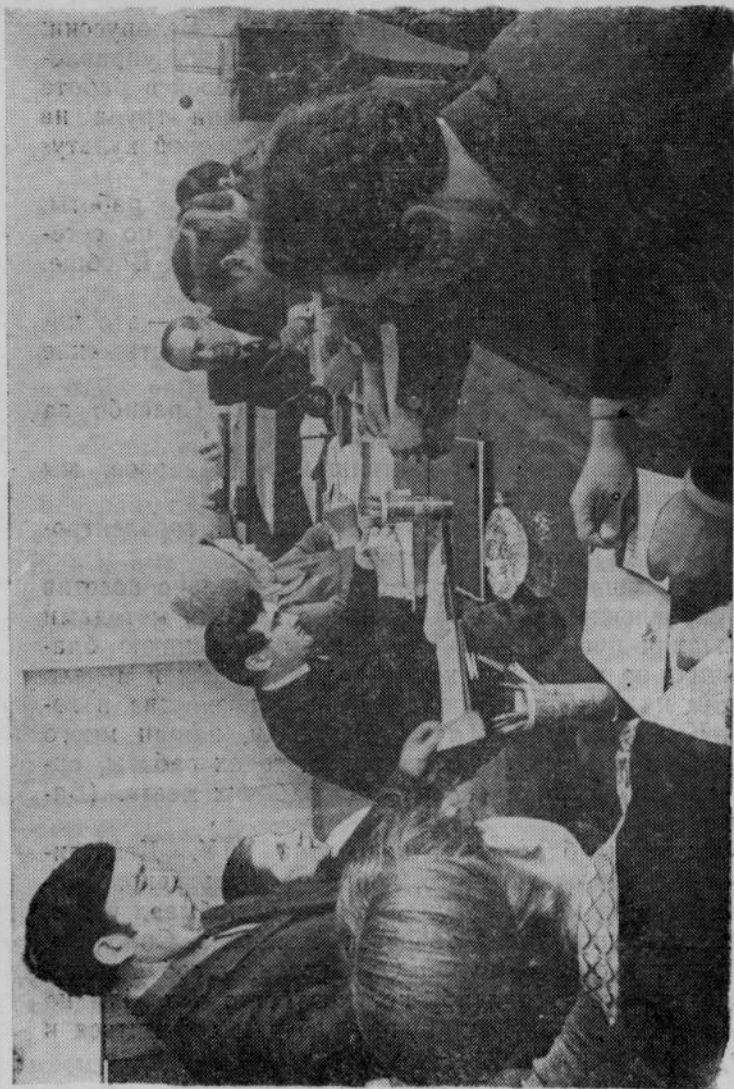
«Ваше хозяйство — по-настоящему образцовое, мы многое хотим перенять для себя». (Тула)

«Во многом вы эталон для предприятий горэлектротранспорта». (Тюмень, Севастополь)

«Единомышленникам по работе. Специально посетив ваше управление для ознакомления с вашими методами организации производства, выражаем искреннюю благодарность за тот труд, который вами вложен в дело создания налаженного троллейбусного хозяйства в городе. Как начинающие троллейбусники, нашли много полезного и интересного в ваших методах работы, организации культуры и содержания рабочих мест». (Балаково)

«Калининцы благодарят коллектив ЧТУ. Действительно, сделано очень много, добротнo, культурно. Продумана каждая мелочь. Думаем, что кто побывал у вас, получает большой заряд творческой энергии. Спасибо».

«Уезжая к себе в Йошкар-Олу, увозим с собой желание сделать свое троллейбусное хозяйство похожим на ваше, а может, даже и лучше (будем стремиться к этому)».



«Ваше троллейбусное управление действительно может служить образцом для всех предприятий. Хвала и честь коллективу!» (Ереван)

* * *

...Каждую среду ровно в 9.00 в кабинете Г. Л. УСТИНОВА собираются на еженедельную «оперативку» начальники всех служб и отделов управления. Как правило, сначала, прежде чем перейти к текущим делам, разбирается какой-то коренной, проблемный вопрос — глубоко, в комплексе. Один за другим поднимаются с мест главные специалисты, докладывают четко, детально. И облакаются плотью пункт за пунктом солидного плана мероприятий, вынесенного в повестку дня. То, что выполнено — об этом односложно, кратко, в порядке констатации факта; основной упор — на недостатки и упущения. Что надо сделать, какие безотлагательные меры принять, чтоб ликвидировать их в самое ближайшее время?.. Чтоб не стали эти «болезни» хроническими, не отразились в будущем на делах коллектива.

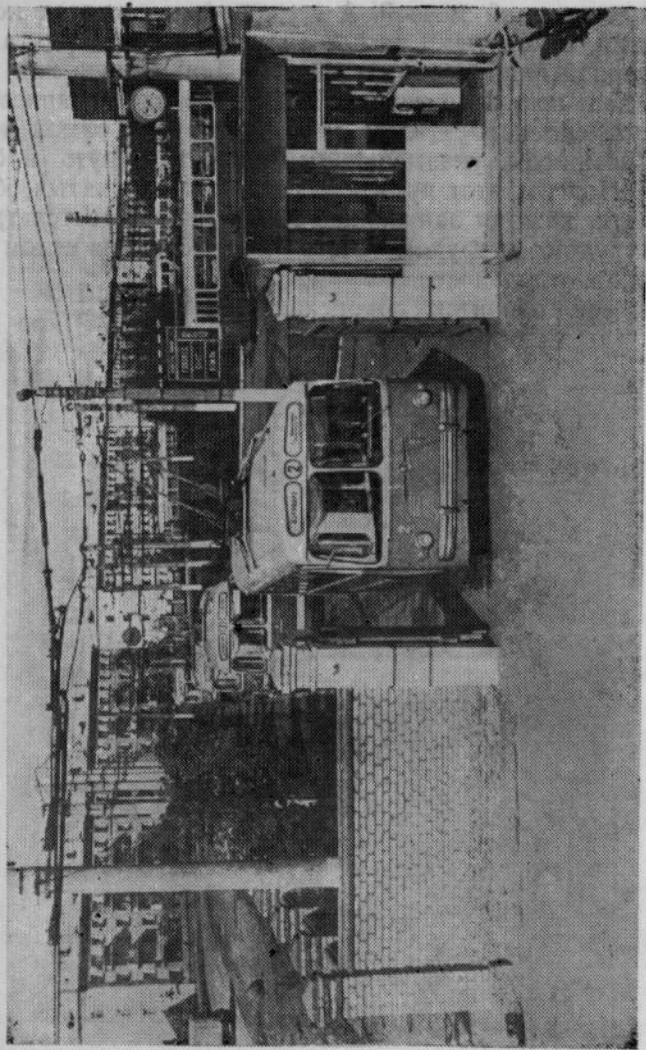
Будущее... О нем здесь говорят и думают постоянно, каждые очередные 24 часа непременно перекидывают новый мостик в завтрашний день. Вот, скажем, в начале 1974-го рассматривался вопрос о введении нового форменного обмундирования для движенцев и ремонтников. К концу юбилейного для управления года их экипировка уже полностью закончена. Выполнен и другой пункт плана, о замене полутора десятков машин, уже отбегавших свой срок, новыми. Это — только начало, постепенно весь парк обновится. Недавно, например, на улицах Чебоксар получили прописку первые машины марки ЗИУ-11, лишь в нынешнем году сошедшие с конвейеров Энгельсского завода. А в 1975 году ожидаются троллейбусы еще более современной конструкции, — на тиристорах, на электронике, — так что уже

сейчас нужно готовиться к их встрече, готовить кадры для них.

И, в первую очередь, позаботиться о производственной базе: нельзя развивать транспорт, не имея базы, не расширяя ремонтную службу, не строя новые депо и производственные помещения. Ведь буквально на глазах растет столица Чувашии, появляются новые микрорайоны, значит, нужно более масштабно думать и о развитии городского транспорта. Ближайшие программа-минимум и программа-максимум Чебоксарского троллейбусного управления — строительство новых линий в черте города, троллейбусная связь внутри Новочебоксарска, а на будущее — и между Новочебоксарском и Чебоксарами. Жизнь не дает стоять на месте, заставляет искать все новые и новые пути повышения качества и культуры обслуживания пассажиров.

Давно ли, кажется, все чебоксарские троллейбусы работали с кондукторами? Сейчас их становится все меньше и меньше, по большинству маршрутов установлены кассовые аппараты: лучший контролер — это совесть самого пассажира. А на повестке дня уже новый, более прогрессивный метод обслуживания пассажиров — бескассовый. Когда человек покупает билеты для проезда не на транспорте, а в любом магазине, ларьке, газетном киоске... В порядке эксперимента на бескассовое обслуживание пассажиров пока переведены лишь несколько городов Российской Федерации — Ейск, Дубна, Электросталь, Тула, Пермь, Новгород и Ижевск. На очереди и Чебоксары. Но для этого опять же нужна всесторонняя кропотливая работа, дальнейшее совершенствование производства, усиление роли экономических рычагов, воспитательной работы, дальнейшее повышение культуры обслуживания уже на качественно новом уровне.

...Планы, задумки... Их очень много у коллектива. Еще вчера многие из них казались слишком смелой,



Выход на маршрут

труднодостижимой мечтой. А сегодня они ложатся конкретными, суховатыми на посторонний взгляд пунктами в очередной план мероприятий. На ближайшую или на более дальнюю перспективу. И все, что здесь записано и обсуждено коллективом, уже становится самой жизнью, компасом, указывающим коллективу путь в будущее. Нелегко этот путь, каждый пункт принятых обязательств, каждая записанная в них цифра дается трудом, трудом и трудом всего коллектива в целом и каждого в отдельности.

Но, как говорится, дорогу осилит идущий...

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Год рождения — 1964-ый...	3
2. Курс — на НОТ.	15
3. Сетевое планирование при ремонте.	37
4. Борьба за бездефектность	46
5. ЧТУ — предприятие высокой культуры производства.	57
6. В Чебоксары — за передовым опытом.	79

Валентина Андреевна Иванова

ПО ГОРОДУ ИДЕТ ТРОЛЛЕЙБУС

Редактор В. Г. Мурашковский, оформление
и художественная редакция А. А. Макарова,
технический редактор Р. Я. Семенова, коррек-
тор В. В. Ларионова.

НТ 21224. Сдано в набор 7/VII-1974 г. Подписано к печати 22/X-1974 г. Формат 70×108 1/32. Бумага типографская № 1. Физ. печ. л. 3,0. Усл. печ. л. 4,20. Учетно-изд. л. 4,0. Заказ № 2038. Тираж 2 000 экз. Цена 14 коп.

Чувашское книжное издательство. Чебоксары, пр. Ленина, 4. Типография № 1 Управления по делам издательств, полиграфии и книжной торговли Совета Министров Чувашской АССР. Чебоксары, Канашское шоссе, 13.





500=

Цена ~~14 коп.~~

