

Челябинскому автотранспорту — 50 лет



Дорогие автотранспортники города!

Горячо и сердечно поздравляем вас со знаменательным событием — 50-летием юбилеем челябинского автотранспорта.

За полвека своей работы городской автотранспорт из маленькой автобазы вырос в ряд крупнейших транспортных предприятий, которые обеспечивают сегодня жизнедеятельность более чем полумиллионного города.

Слаженно работает коллектив грузового автопредприятия. Создав устойчивую материально-техническую базу, ГАПП бесперебойно осуществляет доставку горожанам продуктов питания, салютов, деликатесов.

Специализируясь на пригородных и междугородных перевозках, из года в год наращивая объемы перевозок пассажиров, улучшает технико-экономические показатели пассажирский автотранспортный комбинат.

Высокий профессионализм, ответственность в работе показывает коллектив городского пассажирского автопредприятия — одного из крупнейших в республике.

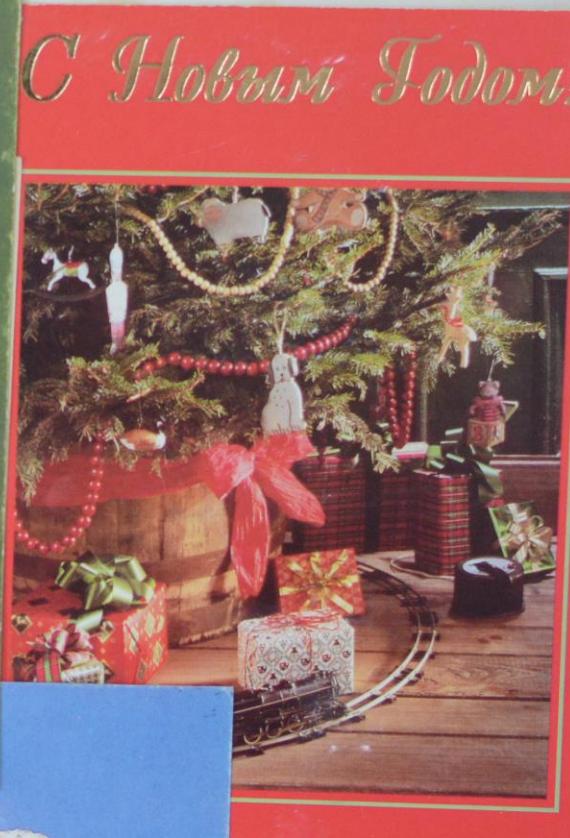
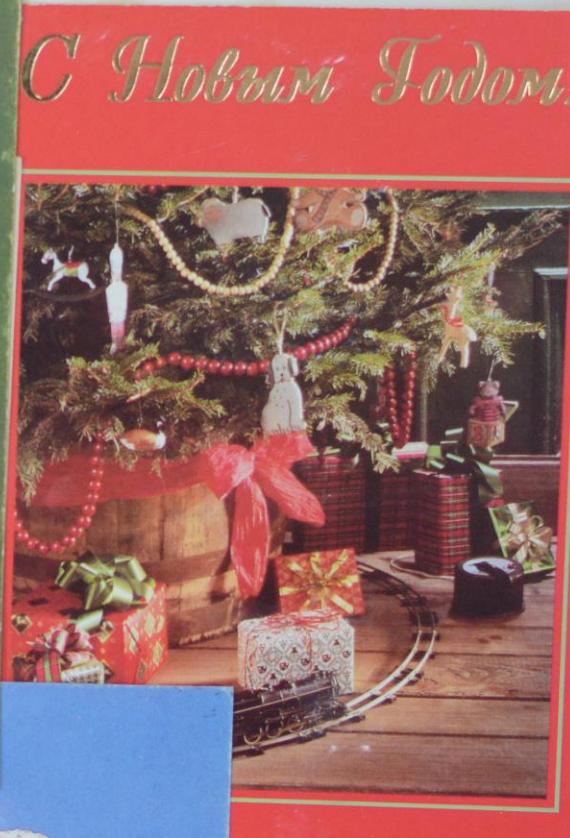
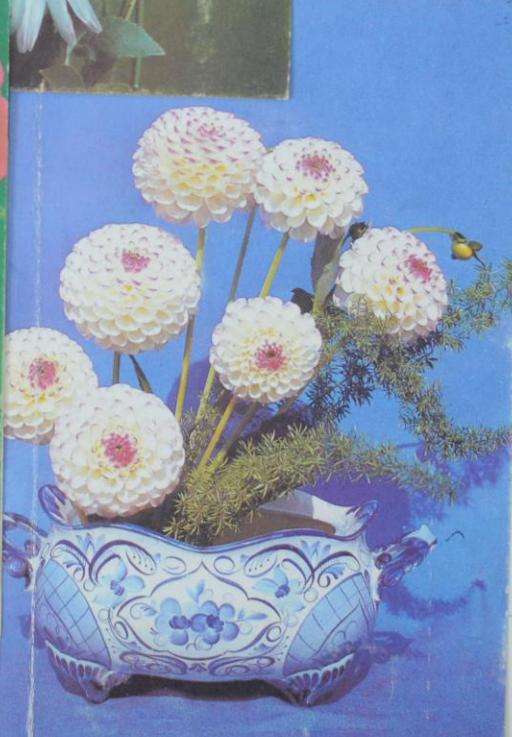
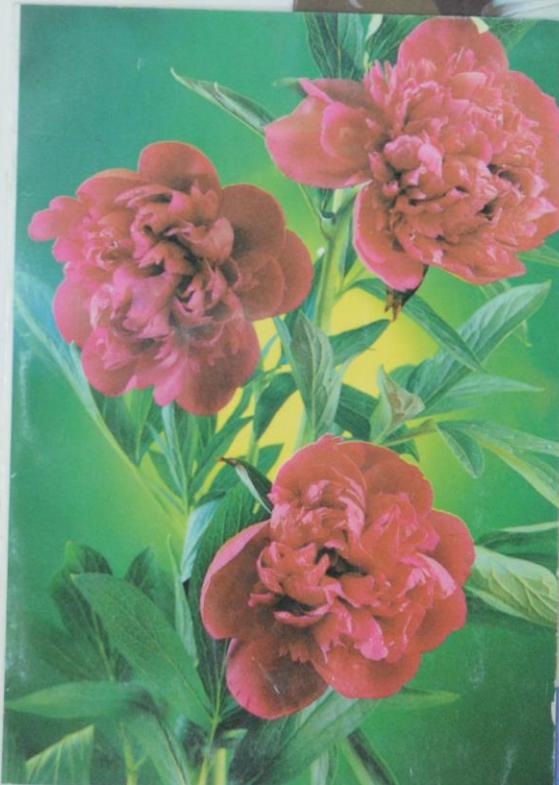
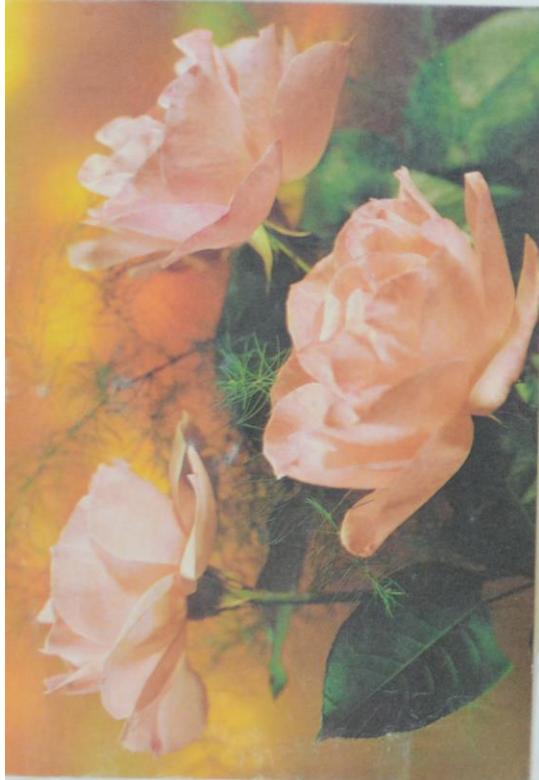
Успешно справляется с перевозками на работу тружеников КАМАЗа коллектив пассажирского автопредприятия № 2.

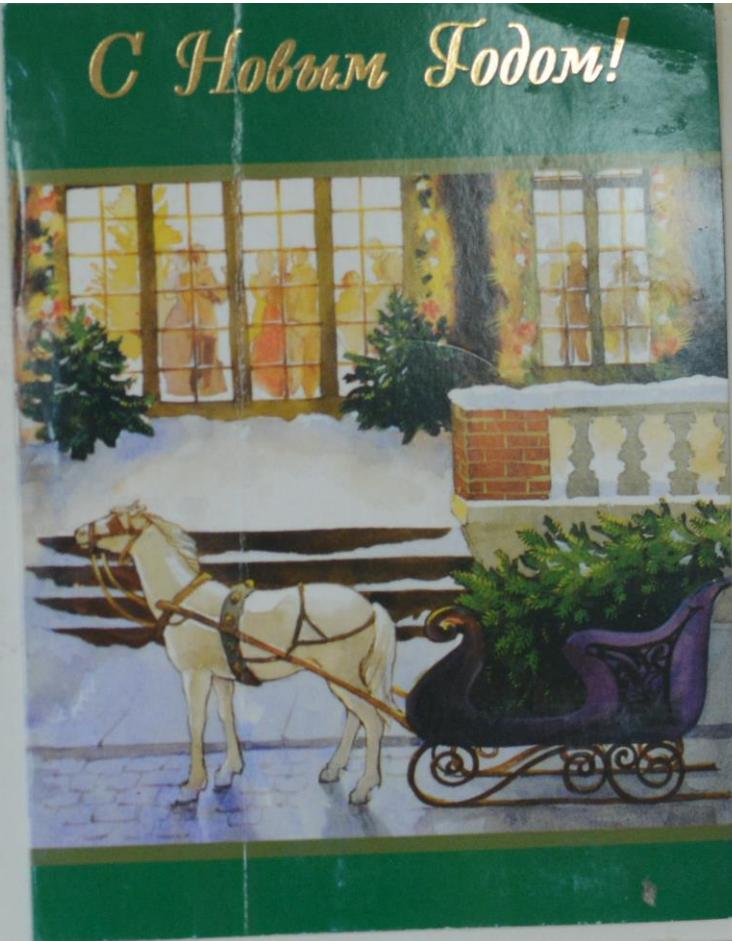
Работают в непростых социально-экономических условиях, автотранспортные предприятия города сумели не только стабилизировать объем перевозок, но и продолжают работу по техническому перевооружению и рационализации автопарка, интенсивно внедряя новые формы обслуживания горожан.

В день своего полувекового юбилея примите, дорогие автотранспортники, пожелания здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким.

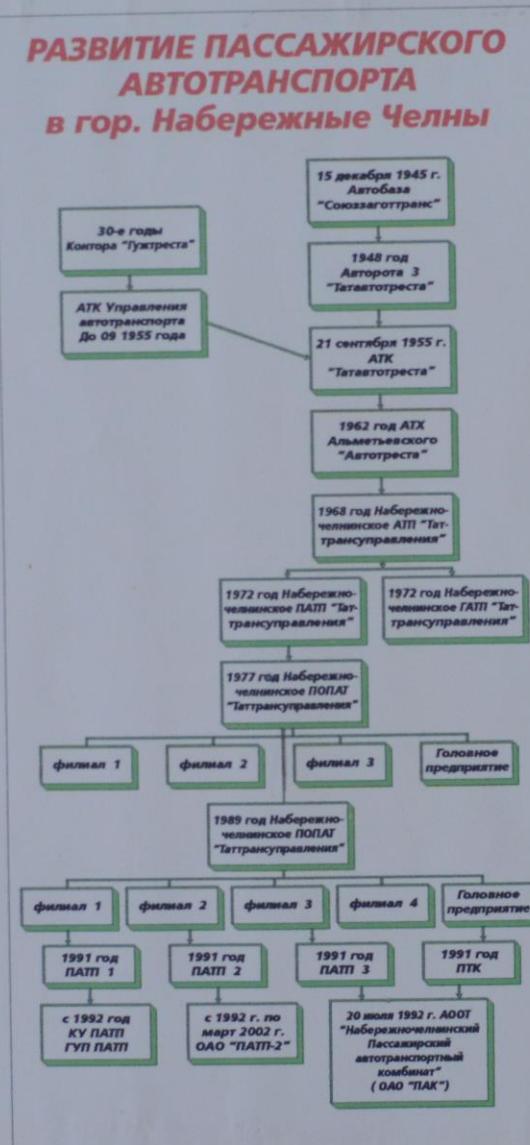
Городской Совет народных депутатов
и мэрия города Набережные Челны.

Нас поздравляют





Структура пассажирских автотранспортных предприятий г. Н.Челны.



Уважаемые дамы и господа, судари и сударыни!

Представляем вам машинописное фото-
альбомное произведение под названием

ЖИЛИ-БЫЛИ...

Нет, это не сказка, а настоящая быль о простых челянинах,
связавших свою судьбу с профессией автотранспортника.

По дорогам нашего города беспрерывным потоком движется
автомобильный транспорт: массивные самосвалы и панелевозы,



Тягачи с прицепами и величавые "КамАЗы", автобусы и такси
разных марок, спецмашины различного назначения. Наша жизнь
без автомобилей немыслима. В городе много автотранспортных
предприятий, которые созданы с начала строительства авто-
гиганта на Каме. Но далеко не каждый житель города знает,
что есть в Набережных Челнах автотранспортные предприятия,
история которых длится с дооценных и послевоенных лет.
Это - бывшее Производственное объединение пассажирского
автотранспорта /ПОПАТ/ /ныне ПАК, ПАТП-1, ПАТП-2/ и грузо-
вое АТП.



Преодоление

Сегодня, в зимние декабрьские дни 1995 года кол-
лективы этих предприятий отмечают своё

50-летие

Полвека назад на Элеваторской горе города Набережные Челны было зафиксировано начало организа-
ции Автобазы "Совзаготранс". Это согласно офици-
альных документов, то бишь приказа вышестоящей органи-
зации и решения боро РК ВИИ/б/ о назначении с 15-го
декабря 1945 года директором автобазы ПОМЕЛОВА
Николая Степановича / работал до июля 1946 года/.

Из рассказов ветеранов Элеваторская го-
ра в ту пору представляла собой пустырь,
местами используемый летом под картофельные
поля.

Но у этого начального момента есть своя предыстория.
В 30-е годы в старом городе Набережные Челны, численность
человек, лошади были единственной тягловой силой
осуществляющей перевозку различных грузов. В основном пе-
ревозились сельхозпродукты из глубинки, а также грузы, дос-
тавляемые пароходами по р.Кама /соль, цемент и др./.

Архивные документы тех лет не сохранились и некоторые
данные из жизни транспортников предвоенных и военных лет
получены из рассказов-воспоминаний ветеранов труда.

Вот выдержка из рассказа старейшей жительницы города
87-летней СУДАКОВОЙ /БАЕВОЙ/ Александры Георгиевны, прора-
ботавшей всю свою трудовую жизнь в одном предприятии:

"Работала я сначала свинаркой, а потом до-
ляркой в конторе "Гутреста" еще с 30-х годов"

Стоп! Сделай небольшое отступление. дело в том, что
официально, по паспорту СУДАКОВА вовсе не Александра, а
Феона Георгиевна. Но, как порой водится, данное родителями
имя не пристало к сердцу девушки и она сама нарекла себя
Шурой. Так что,уважаемый читатель,необессудь, а я её так и
буду называть Александрой. Тем более из беседы с её сно-
хой Галиной Ивановной я поняла, что СУДАКОВА русская и ей
просто не нравилось имя Феона.

Продолжаю её рассказ:

№ 2

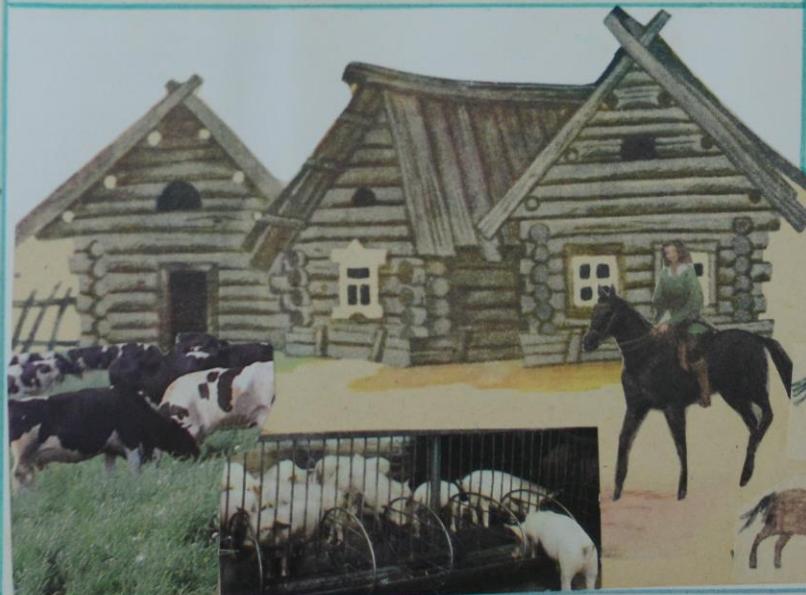
"Позже стала работать конюхом. Было тогда
70 голов обозных лошадей и 30 голов молодняка".
Конюхня находилась на месте, где позднее размещался ав-
товокзал и автошкола, что недалеко от ул.Центральная.



Раньше ул.называлась Ключевой.На ней было три ведом-
ственных дома, в которых жили рабочие автоконторы. В одной
из квартир жила и Александра Георгиевна со своей семьей.
Напротив был мясокомбинат, а рядом - хлебозавод.

Сейчас, когда старый город совершенно видоизменен, нам
остается только представить мысленно, что это было за по-
мещение, где Александра Георгиевна работала свинаркой,
дояркой и конюхом.

А если немного пофантазировать, то можно вообразить и
такую картину размещения этого "свино-коровьего-лошадино-
го цеха":



Сироты и история

Если кто от нашей художественной фантазии улыбнется, то это хорошо, как хорошо все то, что делается рационально.

Посудите сами. В городе сконцентрировали гумеров транспорт вместе с другими животными собратьями чисто из производственных экономических соображений: опыт обслуживания один и тот же не нужна рабочему другая специализация, кватеркация и т.д..

Создают благоприятные условия содержания жирафини, обеспечив подлежащее обслуживание населения гумерами перевозками с одновременным обеспечением горячей, сливной и молочкой..

Красота да и только! Поэтому АТК "Гульстрест" заслуженно занимала видное место среди иных предприятий города. Другого-то транспорта не было. За исключением, конечно, речного. По рекам ходили баржи, пароходы, паром, но это другой вопрос.



А тут в любой конец, в любую погоду запрягай вороного, груши макки с мукой, солью или еще что, потяни за вожжи, взмахни легонько для форсун кнутом и, покачав головой в знак понимания полученного задания, лошадка тронется в путь, выполняя волю своего хозяина.

Современный водитель автомобиля может позавидовать лошадиному транспорту. На свою железную машину запчастей не напасешься, а топлива сколько надо? А водителю кобылы сама природа помогала. В "изжниковое" время подбросит кобыле травку либо сена пахучего насыпет сюса в торбочку и скажет: "Дуй, михая, набираися сил!" и та незамедлительно всё исполняет. А у извозчика из души покой.

Правка, профилактический осмотр своей "техники" он проводит регулярно. То лошадку подкусит в кузнице, то колеса телеги смят, чтобы не скрипели, то дышло поправит.

А уж если какая поломка серьезная произойдет: сбруя или вожжи износятся, хомут или еще какая принадлежность выйдет из строя, Так это пустяк. Не надо писать заявку, чтобы

прислали издалека нужную деталь. Все сдается на месте, в срок и качественно. Да что говорить! Чтобы транспорт не простаивал, хрюзочки и бурбунчики готовы были свою собственную шкуру отдать. Вот такая ябыда коллективная ответственность за выполнение планового задания.

Но это, так сказать, присказка.



Читатель скажет: "Люблю было, да...". Вот и я так думал. Как бы ни был хороший гумеров транспорт, а цивилизации все же шагали по стране. Строились автомобильные заводы, выпуская на первых порах более простые автомобили. И в середине 30-х годов в городе появились первенцы, если можно так сказать, пра-пра-пра-деды родненским нам "КамАЗам". - газогенераторные автомобили марки ГАЗ-АА, работающие, в основном, на чурочном топливе. Для этой цели в городе функционировала чурочная база.



История

Город в ту пору жил тихой, размеренной жизнью, ритм которой круто изменила внезапная война. Набережные Челны, численность населения в 1000 человек, отправили на фронт защищать Отечество 14 тыс. человек и город лишился трудоспособных работников, а семьи - кормильцев. Вместе с оставшимися мужчинами по брони, больными и стариками брали прапоры и неподъемную ношу взяли на себя женщины и молодежь. Среди них была и Александра Георгиевна, па автомобиле "ГАЗ-АА", после полуторамесячных курсов, проработала за рулем всю войну, а когда возвратился с фронта муж, передала ему свой автомобиль, а сама стала работать по-немногу кондуктором, мойщицей, заправщицей, а больше всего вулканизаторщицей. С этой профессии и ушла на заслуженный отдых в 1964 году.



5. ГАЗ-АА [4×4]

В 1930 году в ряде городов нашей страны начали собирать из импортных агрегатов грузовики «Форд-АА», а после входа в страну автомобилестроения в Нижнем Новгороде у «Форда-АА» появился «родственник» — ГАЗ-АА, переименованный вскоре в ГАЗ-А. В отличие от «Форда-АА», у этих машин были установлены картер маховика, сцепление, передние рессоры, рулевой механизм. Появились прорези в головках клапанов. Некоторые подвижности были переведены на метрический стандарт, метрической стали и разреза не свечек. ГАЗ-АА находился в серии с 1932 по 1938 год. Его грузоподъемность — 1500 кг; максимальная масса — 1810 кг; двигатель четырехцилиндровый, инжекторный, с рабочими объемами 3285 см³; мощность — 39,5 л.с. при 140 км/ч при 220 мин⁻¹; число передач — 4; скорость — 70 км/ч; эксплуатационный расход топлива 20,5 л/100 км. Автомобиль уверенно преодолевал подъемы в 25%. После модернизации он получил наименование ГАЗ-ММ и с 1938 года выпускался сначала в Горьком, а затем в Ульяновске вплоть до 1950 года. Модель в масштабе 1:43 производится в Ленинграде.



Бот как вспоминала /1976г./ Александра Георгиевна военные годы.

"Автомобили стояли под открытым небом, ремонтной базы не было. Ремни давали по 3 литра на смену, остальное — чурки. Перевозили сельхозпродукты с глубинки, с речного порта — соль и другие грузы, доставленные пароходами. В условиях бездорожья сами себе расчищали дорогу. До Чайныка бывало по неделе добирались. Трудно было, но работали все добросовестно".

Из-за этих самых плохих дорог отправлялась она в рейс с водителем первой Кондратьевой с таким расчетом, чтобы помогать друг другу в пути, если вдруг сломается машина. Бывало и плакали, и в поле ночевали...

Еще был курьезный случай. нужно было заменить колесо, поговорила с матерями, а те ей подсказали: "Ты обратись по-татарски, быстрее получишь". Подсказали ей одно предложение на татарском языке, она его выучила и пошла к хозяину по ремонту. Оказала, как научили, а тот отвечает: "Ладно, иди!", а сам потом пошел к матерям и отругал, что научили ее нехорошим словам. С тех пор стала она изучать татарский язык.



Александра Георгиевна
37 лет назад /1958г./

1-го января 1996 года
Александре Георгиевне
исполнится 87 лет.

Живет она
с сыном Володей
и
снохой Галиной

в доме 3/3 кв.28 п.ГЭС,
на 5-м этаже. С кровати
не встает и близким ей
людям нет возможности
вынести ее подышать
свежим воздухом.

Александра Георгиевна — человек доброй души.
За 33 года совместной
жизни со снохой ни разу
её не ругали. Относится
к ней любезно, как к сыну.

Очень трудолюбивой была наша героиня, честной и добросовестной. Вот только сын Владимир нет-нет, да и выскажет матери свою "обиду". Работал он шофером, а она вулканизаторщицей. Но работал он не в АТП. И вот однажды заехал к ней на работу и попросил: "Заклей мне шину". А родная мать отказалась: "Нэкогда мне, своей работы много, — ответила ей". Вот и получала от сына комплименты не без обиды: "Больно уж честная была!".



О том, как в Челнах появился первый автомобиль "ГАЗ-АА", вспоминал / в 1985 г. / ТРИМАСОВ Федор Ильич, работающий с тех времен, когда были одни лошади:

"На лошадях перевозили грузы в основном летом. Зимой занимались перевозкой грузов в Сибирь. Расстояние в 100 км. преодолевали по 5 суток туда и обратно. Ночевали в деревне Удмурдии и около Сиргинска в Черном логу.

За первой машиной "ГАЗ-АА" поехали на лошади с АКСАКОВЫМ в хим завод Бондюга. Привезли машину, поставили ее в сарай.. АКСАКОВ ее собрал и первый рулес сделал в Мензелинск. Потом еще прибыло 4-5 машин. На курсы шоферов посыпали самых добросо-вестных. Меня посыпали на курсы в 1938 году за то, что я хорошо с лошадью обращался. В начале войны поступило около 30 полуторок и профессию водителя стали осваивать женщины. Через год я ушел на фронт."

И вот еще одно воспоминание - Галины Петровны МОРОЗОВОЙ; которую в 1941 году 16-летней девушкой после окончания 8 класса приняли, как исключение, в автошколу. В 1942 г. получив права, она села за руль газогенераторной полурорки. Водителем проработала до 1947 года:

"В войну работать было трудно. Была карточная система, не доедали и не досыпали. Рабочий день начинался в 3-4 час. утра. Нужно было разогреть машину, нагрузить чурки и в путь. Зимой были большие снежные заносы и дороги в Заинском, Бугульминском, Можгинском, Мензелинском направлениях были одинаково трудными. Лопата была первым помощником по расчистке дороги. Не раз приходилось дрова в пути покупать, колоть на чурки и кочегарить машину. А когда вечером приедешь с рейса, почистишь машину, то сам становишься похож на трубочиста".

Рассказывали, что Галина Петровна в работе была безотказной и могла при необходимости выйти в рейс в любое время суток. А потребность в транспорте в те годы была большая. Возвращались ли раненые защитники Отечества домой насобак или на побывку, приезжал ли кто просто в город из других мест, либо другие путники забредут в Закамские места



- все они переправлялись в наш город с Затона: летом - на пароме, зимой - по льду. А задача транспортников доставить каждого к месту следования. Вот тут-то и были наготове наши женщины-водители на своей "чудо"-технике. Сами ~~на~~ руль, пассажиры в кузов и поехали пассажиры, обдуваемые ветрами, по домам.

Давайте мысленно посадим себя в этот пассажирский транспорт, поднимем воротники ветхого пальто или шинели, надвинем на уши шапки и, с превеликим удовольствием прокатимся либо по синяному бяздорожью, либо в зимнюю служу хотя бы по Мензелинскому тракту. И обязательно на той полуторке, а за рулем Александра Георгиевича или Галины Петровны. В кузове громыхают поленья чурок, лопата, лом, а в пути, что ни новая стометровка, то препятствие. Того и гляди занесет на обочину в глубокую лужу или в сугроб. А не доехал 8 км. до Мензелинска, как это случилось в войну с Александрой Георгиевной, вдруг заглохнет мотор и машине не помогут никакие чурки. Вот тогда нам, пассажирам, никакого дела нет, что за рулем женщина и что она не в состоянии найти утешительный для нас ответ почему поломалась машина. От пронизывающего нас холода, безисходности создавшего положения мы, пассажиры, начнем возмущаться... А потом, свесив ноги через борт злосчастного газончика, прыгнем на землю и, увязая в грязи или утопая в снегу, попледемся пешим ходом домой, к теплу, к родным и вскоре забудем о временных неудобствах. Только на дороге еще долго будет торчать одиноко силуэт родного водителя автомобиля.

Пожалуй, подобная ситуация - неотъемлемый атрибут автотранспортников - встречается порой и поны...



Среди истории

Из архивных документов, сохранившихся с 1942 г., установлено: в годы Великой Отечественной войны транспортная контора подчинялась "Татавтотресту". Численность работающих была невелика и около ста человек/ с небольшим количеством автомобилей и наличием конного парка. Возглавлял ее МАТВЕЕВ Александр Филимонович /работал до декабря 1945г./ Контора размещалась на углу ул.Центральная, около старого хлебозавода.



На Элеваторской горе.

Механические мастерские, склады и другие подсобные помещения размещались в разных местах на ул. Центральной и Мясовые Челны. Самостоятельно коллектив существовал до 1955 года.

Военные годы для челябинцев и, в частности, автотранспортников, как и для всего советского народа были самыми трудными. Работу выполнял стар и млад, не считаясь со своими силами и здоровьем.

Вот некоторые документы тех лет:

Сентябрь 1943 года. Коллектив добился хороших показателей на уборке урожая и ему была присуждена третья премия. Коллектив принимает решение:

"Учитывая важность и серьезность присуждения денежной премии в военное время, мы, рабочие Наб-Челябинской АТК, желаем вступить в социалистическое соревнование и объявляем себя с 3 сентября по 1 октября 1943 г. мобилизованными на уборочную кампанию по вывозке хлеба для фронта и обязуемся работать с 6 часов утра и до 6 часов вечера".

В конце 1943 г. коллектив начинает работу по укреплению своей производственной базы. Начальник издает приказ № 123 от 16.12.43 г.:

"§ 7. Под личную ответственность технорука Хлопунова и механика Заваринского с 21 декабря 1943 г. приступить к оборудованию трансляций и установки станков в бывшем помещении столовой, для чего выделить и отремонтировать одну автомашину ГАЗ-42 и установить в бывшем помещении кухни.

"§ 8. В связи со снежными заносами на трассах - выделить для работы по городу 4 автомашины и для практической езды курсантов-шоферов - Га/м. Остальной ходовой парк с 25.12-43 г. запломбировать и поставить в консервацию до особого распоряжения".

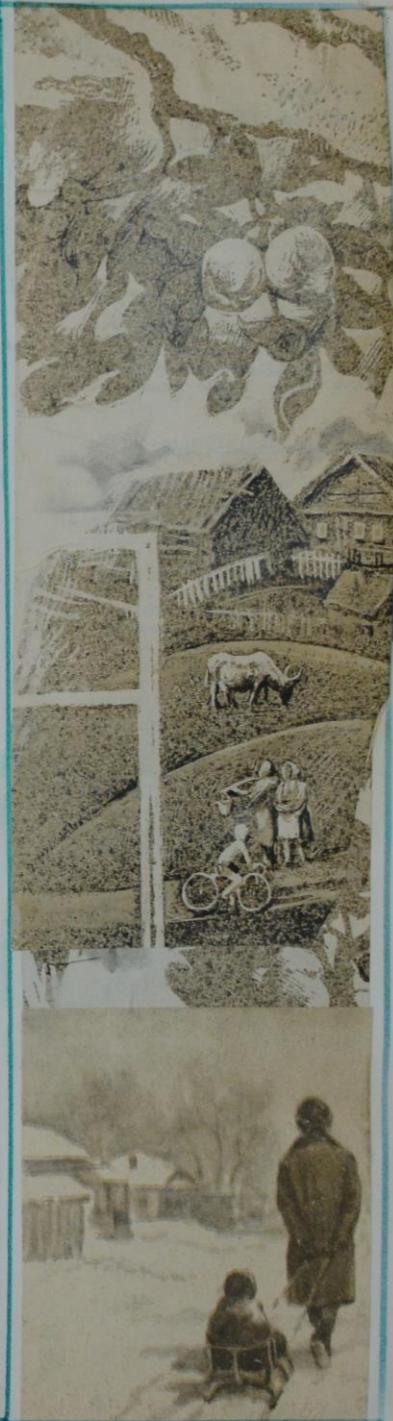
Из воспоминаний местной жительницы БАННОЙ Елизаветы Дмитриевны, 1924 г. рождения, о годах ее юности и молодости:

Жила она в Красных Челнах, работала на хлебозаводе. В городе был маслозавод, молоко сдавало население и привозили с колхозов. Масло взбивали вручную в специально оборудованных бочках. За этот труд платили сывороткой или пахтой. Было время, когда бидоны с молоком возили быками и недорогими кочовыми. Еще на том берегу Камы, где сейчас находится "Золотая горка", была деревня, в которой вырабатывали кумис. Его доставляли в тубаркулезный санаторий в Тарловке. В эвакуированном ткацком цехе изготавливали бязь, которую ткачами отправляли в Можгу. Народ в Челнах жил дружно. Работы особой не было и женщинам приходилось работать в речном порту на разгрузке барж. Любой груз, например, соль женщины насыпали в небольшие мешочки, взвешивали себе на плечи и поднимались по лестнице вверх, прикладывая к ним ноги. Платили поденько. До войны люди жали хлеб, молотили и вяжли вручную. Несмотря ни на что жили весело".

В феврале 1945 года приступили к переоборудованию помещения конюшни под механическую мастерскую. Установили имеющееся станкооборудование и качающиеся пильы для распиловки дров на чурки.

Дисциплина в предприятии была строгой. Малейшее нарушение могло послужить увольнением с работы, вплоть до передачи дела в суд. Приказ № 22 от 18.11-46 года гласил:

"За недисциплинированность и халатное отношение к своим обязанностям, выразившееся в проливе 2 кг автодора, в котором автохозяйство в данный момент сильно нуждается, шофер ЯВАНОВА Константина с 18 февраля 1946 г. от работы отстрочить. Бухгалтерии удержать за пролитый автодор по розничной цене 50 рублей".



Т р е д и с т о р и я

К концу 1946 года фактическое наличие рабочих и служащих насчитывается:

- по нормам снабжения рабочих 0,500 гр. - 47 человек;
- служащих 0,400 гр. - 12 человек;
- индивидуалов - 93 чел. Всего = 152 человека.

В целях укрепления трудовой дисциплины с начала 1947 года установлен марочный учет прихода и ухода с работы отдельно по гаражу и конторе.

Пр. № 48 от 8.05-47 г.:

"§1. В соответствии с приказом управления автомобильного траспорта при Совете Министров ТАССР, - приказываю: Техноруку Малову: а/ организовать карбюраторный цех, аккумуляторный цех, оборудовать вулканизаторный цех, ладить ремонт покрышек; б/ станочное оборудование привести в порядок и организовать работу механической мастерской на имеющемся оборудовании."

Пр. № 79 от 5.07-47 г.:

"§1. В развитие указания Автоуправления при Сов. Мин. ТАССР о строительных работах при АТК, - приказываю: зам. начальника СОЛДАТОВУ приступить к следующим работам: разборка, переборка жилого здания топливно-заготовительной базы; б/ установить разборянную базу на основной территории АТК для использования под складские помещения.

За последующие 6 лет, начиная с 1948 года, в коллективе автотранспортной конторы никаких существенных изменений не произошло, разве что за этот период сменилось 5 руководителей. Ими были АХМЕТОВ Г.М., СОЛДАТОВ В.В., ИЗЫКОВ Ч.АНИН и ПРОКОПЬЕВ И. Расширять производственную базу возможностей не было, перспективы развития и увеличения грузоперевозок тоже не было ввиду строительства на Элеваторской горе автобазы. Поэтому самостоятельно АТК просуществовала до 1955 г., когда присоединилась к автотроте № 3.

АЛЕКСЕЕВА Юлия
Александровна.



Список
руководителей автотранспортной конторы

1942- дек. 1945 г. -	Матвеев А.Ф.
июль 1946 - июль 1947 г. -	Мещанов Н.Г.
сент. 1948 г. - сен. 1948 г. -	Минаев И.А.
сент. 1948 г. - апр. 1949 г. -	Ахметов Г.М.
апр. 1949 г. - март 1953 г. -	Солдатов В.В.
март - сентябрь 1953 г. -	Изыков
сен. 1953 - апр. 1954 г. -	Чухнин
апр. 1954 - сентябрь 1955 г. -	Прокопьев И.
.....	



конец

На этом нашу предысторию можно закончить. В качестве завершающего материала в знак памяти о гужевых перевозках позволю себе поместить две фотографии, сделанные на одном из последних парадов в нашем городе.



Ну а теперь давайте вспомним некоторые строки из песни старого извозчика:

"Эх, катились мы, летали,
Мчались вдаль с тобой.
Искры сыпались с булыжной мостовой!
А теперь плетемся тихо по асфальтовой,
Ты да я, поникли оба головой..."



предыстории

А если немного перефразировать, то, наверное, подходит к нашей истории и такие слова:



Было много нас и нами все гордились,
Государственный блёгли авторитет.
Но давно уже МЕЛЕЗОМ потеснился
и престиж нам изошел почти на нет.
Потеснила нас, дружок, механизация,
Измереньем всех машин считают нас.
Получает весь почет ИМЛАНДИЯЦИН,
Вдоль трибуны нас ведут лишь на показ.

припев: Ну, подружка, верная,
Тиу, старушка древняя,
Стань, Маруська, в стороне.
Наши годы длинные,
Мы друзья старинные,
Ты верна, как прежде, мне.

К.Р.С.

XII - 1995 г.

НАШИ ЗИМЫ И ЛЕТА,
ВЁСНЫ И ОСЕНИ

Кое-что о пятилетках и о Татарстане

- 1-я пятилетка - 1929 - 1932 гг. - период начала индустриализации Татарии.
- 2-я пятилетка - 1933 - 1937 гг. - завершение реконструкции народного хозяйства.
- 3-я пятилетка - Промышленное развитие Татарии.

1913 год - бывшая Казанская губерния является одним из слабо развитых в экономическом отношении районов Царской России. Но по отношению к Средней Азии, Башкирии и Казахстану она являлась более развитой в промышленном отношении районом страны. Основными отраслями промышленности являлись: кожевенная, текстильная, деревообрабатывающая, пищевая и химическая.

1925 г. - Крупный пожар на Бондюжском химзаводе.

1926 г. - Небывалое наводнение весной.

-" - по 1928 год - первые шаги индустриализации в Татарии.

1-я пятилетка

- индустриализация Татарии
- реконструкция предприятий
- преобразование сельского хозяйства
- развитие соц.соревнования /ударничество, ударные бригады, хозрасчетные, комсомольско-молодежные бригады, рационализаторство
- Строительство железной дороги Казань-Бугульма и Казань-Тетюши.
- Развитие местного автомобильного сообщения.

Из резолюции Татарского обкома ВКП/б/ о выдвижении рабочих и крестьян на руководящие должности

"... выдвинуть до 100 рабочих от станка на ответственную работу...

... подготовить выдвижение на руководящую работу в центральные аппараты не менее 10 чл. из рабочих и крестьян.

Мы жили и трудились по пятилетним планам

Материалы, которые приведены ниже, взяты из первого сборника материалов по истории индустриализации Татарии, выпущенного в 1968 году /Н.А.Андронов и др./.

"... Кроме того фракции Татсоюза поручить наметить соображения о выдвижении батраков на руководящую работу в управлениях потребительских обществ в связи с предстоящей выборной кампанией...

... ставятся задачи перед профсоюзом и комсомолом и со стороны в хозяйственном строительстве страны...

- отдельные отрасли местной промышленности переводятся на непрерывный цикл работы.

... группы рабочих и крестьян настойчиво требуют выпустить 3-й заем индустриализации...

1 декабря 1929 года состоялся 1-й слет ударных бригад. Инициатором соцсоревнования выступил комсомол:

"Ударники слета берут на себя обязательство... кланы позором лодырей, разгильдяев, рвачей, заверяют партию и правительство, что будут беспощадно бороться с этим злом

и дадут дружный отпор всем уклонистам, оппортунистам, чески настроенным элементам, мешающим своим маловерием и бездействием ускорять темп индустриализации и выполнить 5-летний план".

- молодежь вовлекается в ФЗУ.

Из постановления бюро Татарского обкома

"... Бюро категорически настаивает, чтобы прием детей рабочих производился полностью и чтобы 60 % мест было предоставлено татарам, 30 % - подросткам из детдомов".

- Комплектование школ ФЗУ закончить к 1.02-30 года.

- На основании хозяйственно-политического договора между Москвой и ЦИК ТАССР намечалось осенью 1930 года превратить Татарию в район сплошной коллективизации.
- Введена система рабфаков.
- 1930 г. - выпускается заем под названием "Пятилетка за 4 г." и двухнедельный заработка на заем.
- из-за недостатка квалифицированных рабочих проводятся вербовки.
- директивы партии - установление единогласия.
- организовать в 1930-31 гг. не менее 10 МТС. и приступить к строительству дороги Казань - Бугульма.
- для улучшения работы в строительстве "... предложить местным органам усилить вербовку рабочей силы".
- в строительстве введен 10-часовой рабочий день.
Машины работают в две смены, конный парк - в две 1,5 смены.

Февраль 1931 год - переход на 7-часовой рабочий день.

В области транспорта гужевые дороги признаны неудовлетворительными. Усиливается трудовая дорожная повинность.

Март 1931 г. - 2-й слет ударников Татарии.

Май 1931 г. - выпускается еще один Заем "За овладение техникой".

Январь 1931 г. - полностью осуществляется хозрасчет в цехах.
Решение - перевести на хозрасчет не менее половины ударных бригад.

Ф-ка "Спартак". У бригад, перешедших на хозрасчет, - своя записная книжка, в которой спец. учетчик фиксирует рабочий день со всеми изменениями. Хозрасчетная бригада - высшая форма соревнования.

Октябрь 1931 г. - повысить удельный вес татар и националов на предприятиях Татарской республики.

Из постановления Пленума Татарского обкома ВКП/б/ о перспективах хозяйственного развития республики
"Колхозным движением охвачено около 54 % бедняцко-середняцких хозяйств Татарии".

Август 1932 г. - В Татарии 2400 тракторов.

1-я пятилетка завершена за 4 года.

Ноe.Что о пятилетках и Татарстане.

3-й пятилетка - 1938 - авг. 1941 гг.

- развитие промышленности и энергетики.
- стр-во нефтегазового завода в Казани.
- нефтяные разработки.

2-я пятилетка

- развертывание химической промышленности, металло- обрабатывающей.
- химизация сельского хозяйства
- завершается реконструкция сельского хозяйства.

Май 1933 г. - начало строительства ф-ки "Киноплленка"

Май 1933 г. - принято постановление бюро Татарского обкома о национальных кадрах в промышленности ТАССР.

8-9 сент. 1933 г. - Из постановления Казанской городской конференции:

"О подведении итогов бригадного и индивидуального соревнования".

"В борьбе за укрепление рабочей дисциплины... считать, что в бригаде центр тяжести должен быть перенесен на уплотнение рабочего дня. Отсюда должна быть установлена система беспощадной борьбы с растратчиками рабочего времени. Опаздывающие на работу, слоняющиеся от станка к станку, занимающиеся праздной болтовней вместо работы, раскуривающие и т.п. должны найти самое широкое обсуждение со стороны рабочих.

Вместе с тем считать растратчиками рабочего времени административно-технический персонал, по вине которых происходят простой машин, несвоевременная выдача сырья, материалов".
Во 2-й пятилетке в Татарии строилось более 16 крупных предприятий.

5 января 1934 г. - Всесетатарский слет ударников промышленности.

1933 г. - велики потери рабочего времени, большая текучесть рабочей силы, высокий процент прогулов.

1934 г. - уделяется внимание техучебе кадров.

- II съезд рационализаторов.

22 декабря 1934 г. - из телеграммы X съезда Советов ТАССР председателю ЦИК СССР М.И. Калинину:

" - Советская Татария добилась огромных успехов на всех участках социалистического строительства. наша Татария выдвинулась в число орденоносных республик и становится индустриальной".

1935 г. - Учеба хозяйственников и ИТР в институте повышения квалификации.

- заочное обучение, курсы мастеров.

1936 г. - стахановское движение.

декабрь 1936 г. - открыто месторождение в Туймазе.

1937 год - Увеличиваются мощности эл.станций.
- сдан в эксплуатацию з-д "Киноплленка", галантарейная ф-ка и др.

нефти
ние.

жение.

40 г.:
республики
ин из крупны

940 г. пре-
ности в 1929
стопольского

брь 1995 г.

Кое-что о пятилетках и Татарстане.

3-й пятилетка - 1938 - авг. 1941 гг.

- развитие промышленности и энергетики.
- стр-во нефтегазового завода в Казани.
- нефтяные разработки.

1939 г. - развитие г. Чистополя.

- ввод Куйбышевского гидроузла.
- намечалось в 1942 г. увеличить добычу нефти.
- увеличить ассигнование на здравоохранение.
- внедрение опыта многостаночников.
- соц. соревнование плюс стахановское движение.
- выполнить план пятилетки за 4 года.

Из тезисов "XX лет ТАССР" - 23,05-40 г.:

"Промышленность ТАССР за 20 лет Татарской республики из нищего аграрного края превратилась в один из крупных промышленных центров СССР".

- продукция всей промышленности ТАССР в 1940 г. превысила уровень продукции всей промышленности в 1929 г. в 8,5 раз.

Апрель 1941 г. - Открытие нефти у с. Змееево Чистопольского р-на.

Декабрь 1995 г.



30 мая 1946 года состоялось партийное собрание, где были вскрыты недостатки в организации вывозки сельхозпродуктов из глубинных районов. Были намечены мероприятия на улучшение работы. Начальник эксплуатации ОЛЬНЬЕВ был освобожден от работы и назначен ГУДОВСКИЙ.

Уже в июне этого года были намечены перемены к лучшему и многие водители и другие работники премировались денежной премией.

Начался 1947 год.

Зимой автомашины почти не работали, а ремонтировались чтобы во время приступить к весенне-летним перевозкам.

П о с т р о е н о

- 1948г. - аккумуляторный и кузнецкий пека.
- 1949 г.- материальный склад.
- 1950г. — А Р М
- 1953г. — Проходная будка.
- 1954г. - Контора
- 1955г. -- Водонапорная башня, электропечь.
- 1957г. - Плотницкий цех
- 1958г. - Водомаслогрейка.
- 1962г. - Пристойка к АРМ.

Начало начал

Итак, как было сказано ранее, 15 декабря 1945 года началась трудовая жизнь второго в городе автопредприятия - автобазы "Союззаготранс" и её строительство началось на ул. Спартаковская, 6. - это название ~~было~~ нынешнего местонахождения промфилиала. А тогда на Элеваторской горе был пустырь.

Комплектование автоазы кадрами началось сразу и в начале 1946 года численность составила 31 человек. В числе первых водителей был принят ЧЕКАЛОВ П.А., а механиком ЛАКОМИЙ А.В.

В апреле 1946 года было массовое поступление автомобилей "Форд-б" и 79 водителей во главе с директором отбыли в Бугульму за получением автомобилей.

Директор ПОМАЛОВ Николай Степанович издает приказ:
"Возлагая на начальника снабжения т. Кирилова до моего приезда из г. Бугульмы организовать и приступить к ловле аварийной древесины на р. Кама для строительства автобазы, для чего организовать бригаду в к-ве 5 человек".

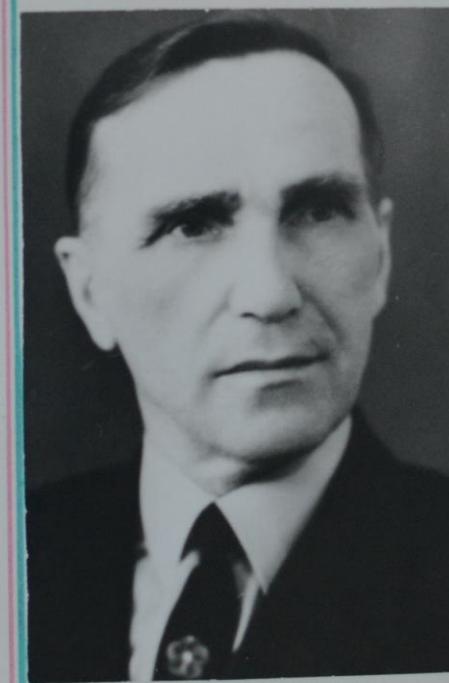
В мае прибыла колонна автомобилей и трудовая жизнь помяла своим чередом. Было организовано 4 автоколонны по 20 водителей в каждой. Продолжалось комплектование водительского состава через автомколу, выпускников которой только в мае поступило 20 человек.

С 28 июля 1947г.
директором
автобазы
был
назначен

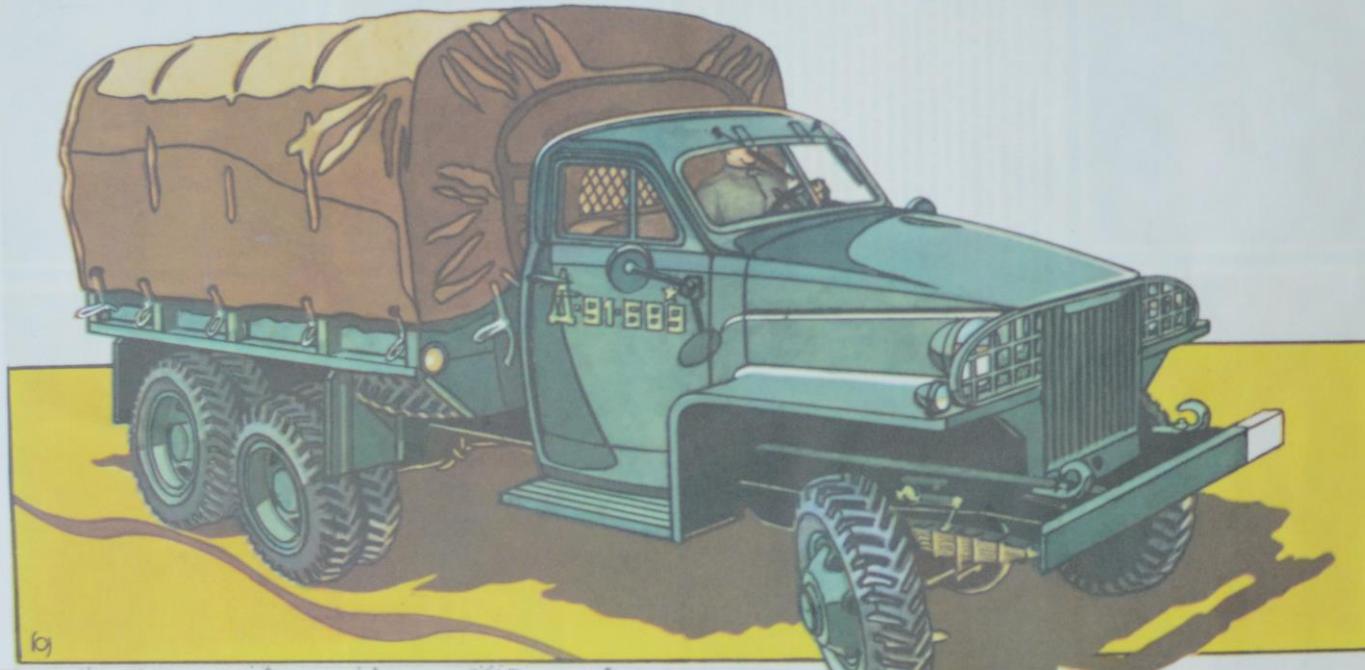
Тихон
Степанович
СЕДНЯ,
который руководил коллективом
автотранспортников вплоть до
марта 1957 года.

:::

Тихон Степанович
приезжал в Набережные Челны на
празднование
40-летия
предприятия.
Потом это не
стало...



126



на уборочную кампанию урожая 1947 г. направляется 10 работников автохозяйства. За ними закрепляется 20 га. Сохраняется хлебная карточка, 50 % заработка, а колхоз выделяет за 1 трудодень килограмм зерна или хлеба.

В мае 1948 года хозяйство пополняется тремя лошадьми, за которыми закрепляется конюхом грузчик Зыбин.

1948 год.

Приказ № 60 от 24.04-48 г.

"Во исполнение постановления Совета Министров СССР за № 80 от 15.03-48 г., приказа Министерства заготовок Союза СССР № 415 от 20.03-48 г., на основании приказа Татарского автотреста - Наб. Челнинская автобаза переименована в АВТОТРАНСПОРТНЫЙ РОТУ № 3 Татавтотреста во главе командира автороты СЕДЫХ Тихона Степановича и ст. бухгалтера БОРИСОВА Георгия Семеновича."

Одновременно введено новое штатное расписание:

- должность технорука стала именоваться - зам. командира автороты;
- начальник эксплуатации стал называться инженером-механиком.

ЗОЛОТЫЕ слова

Краткие, отточенные, метко выраженные мысли привлекали внимание человека во все времена. Они развивают ум, воспитывают характер, являются прекрасной школой красноречия. И в наши дни «кристаллы» мудрости верно служат человеческому уму, добру, истине.

Открывая новую рубрику «Золотые слова», редакция предлагает публиковать как тематические, так и авторские подборки афоризмов.

О ЧЕЛОВЕКЕ

Человек всегда был и будет самым любопытнейшим явлением для человека. В. Г. Белинский.

Дороже человека ничего нет... М. Горький.

Легче познать людей вообще, чем одного человека в частности. Ф. Ларошфуко.

Всем можно пожертвовать ради человека. Только не другим человеком. С. Е. Лец.

Величие человека — в его способности мыслить. Б. Паскаль.

Люди делятся на праведников, которые считают себя грешниками, и грешников, которые считают себя праведниками. Б. Паскаль. Суть человеческого естества — в движении. Полный покой означает смерть. Б. Паскаль.

Чем умнее человек, тем больше своеобразности он находит во всяком, с кем общается. Для человека, заурядного все люди на одно лицо. Б. Паскаль.

Каждую весну и каждую осень человек поэтически переживает и свое собственное рождение, и умирание. М. Пришвин.

Человек для человека должен быть святыней. Л. А. Сенека Младший.

Человек хуже зверя, когда он зверь. Р. Тагор.

В том, насколько люди живут по своим мыслям и насколько по мыслям других людей, главная разница между людьми. Л. Н. Толстой. Чем человек умнее и добре, тем больше замечает он добра в людях. Л. Н. Толстой.

Собрал
Александр ФЮРСТЕНБЕРГ

В 1949 году в январе месяце с Краснодарского треста "Союзаготтранс" прибыло 54 автомобиля, в т.ч.:

"ЗИС-5" - 37 ед.

"Студебекер" - 17 ед.

В это же время часть автомобилей были переданы в Блабужскую автороту № 17.

В апреле 1949 г. с Горьковского автозавода поступило 40 автомобилей "ГАЗ-51", а всего в автопарке уже насчитывалось 109 автомобилей, в том числе:

ГАЗ-51 - 39

ГАЗ-АА - 8

Форд-б - 55

Студебекер - 7

Кстати о "Фордах". Екатерина Ивановна УРЛАГОВА рассказала о том, дне, когда колонна "Фордов" прибыла в Н. Челны. Жители выходили из домов и у калиток приветственно встречали едущую к ним подмогу.

Приказ № 307 от 18.08-49 г.

"За самовольный уход с работы юсера Широнова В.С. передать материал в народный суд для привлечения к ответственности по Указу Президиума Верховного Совета СССР от 26.06.40 г. и освободить от работы".

Приказ № 365 от 21.10-49 г.

"В связи с открытием при автороте № 3 политкоды, которая проводит занятия один раз в неделю по средам с 4 час. дня, - приказываю: всем руководящим работникам, командирам взводов, механикам, инженеру, диспетчерам, работникам бухгалтерии, зав. базой, зав. складом, работникам ГЭК, электрику, токарю - посыпать политкоду аккуратно. В случае неаккуратного посыпания политкоды будут приниматься меры в административном порядке".

Так и направляется желание прокомментировать вот эти два приказа.

Оказывается строгий Указ был принят за год до войны. А министры в конце 1949 года наше правительство принялось за политическое просвещение своего народа.

ОРДЕНЫ
СОЮЗА СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК



Орден Нежинова (имеет 2 степени)



Орден «За службу Родине и Вооруженным Силам СССР» (имеет 3 степени)



Орден Богдана Хмельницкого (имеет 3 степени)



Орден Славы (имеет 3 степени)



Орден Александра Невского



Орден Отечественной войны (имеет 2 степени)



Орден Октябрьской Революции



Орден Трудового Красного Знамени



Орден «Знак Почета»

В город постепенно возвращались оставшиеся в живых защитники Родины /6 тысяч членников остались навечно лежать на чубине/.

Фронтовики приступали к мирной жизни, к мирному труду. Всего в предприятии работало в среднем 60 участников Великой Отечественной войны и все они за боевые заслуги награждены орденами и медалями.

Награды за заслуги в защите социалистического Отечества и другие военные заслуги



Орден «Победы» — высший военный орден



Орден Красного Знамени



Орден Суворова (имеет 3 степени)



Орден Ушакова (имеет 2 степени)



Орден Кутузова (имеет 3 степени)



Орден Красной Звезды



Смерть немецким тупи
Участнику боев за освобождение от
немецко-фашистских захватчиков го-
родов Гданьска, Новогрудка, Миоры,
Холмщины и Бялынице
С.П. Ракову А. А.

Приказом Верховного Главнокомандующего Маршала Советского Союза товарища Сталина от 30^{го} марта 1945 года нашему соединению и Вам, как участнику этих боев, объявлена благодарность за отличные боевые действия в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Военный Совет армии поздравляет Вас и выражает твердую уверенность в том, что Вы будете еще крепче громить и уничтожать заклятых врагов нашей Родины до полного их разгрома.

Смерть немецким захватчикам!

Военный Совет армии.



Орден Ленина — высшая награда СССР



Орден Трудовой Славы (имеет 3 степени)



Орден Дружбы народов



Медаль «Золотая Звезда»



Золотая медаль «Серг и Молот»

Приказом № 143 от 30 августа 1947 года выход на работу водителей назначен на 4 часа утра.

Приказом № 146 от 3 сентября 1947 года за невыполнение выше указанного приказа и опоздание на работу объявлены выговоры 16 водителям. Седых.

Приказом № 156 от 20 сентября 1947 года за систематические поломки рессор автомобилей объявлены выговоры 16 водителям с удержанием стоимости поломки рессор и простой автомашины /по себестоимости/. Седых .

Приказ № 40 от 7 февраля 1955 г.

"13 января 1955 года автомобили автороты занимались перевозкой глубинного зерна из Заинского района по заявке заготовзерно. Выполнять работу по перевозке зерна водителям приходилось в очень трудных условиях. Отдельные рейсы продолжались по 8 суток, передвигаясь по 2-3 км в час или приходилось стоять на месте из-за отсутствия дороги, что отразилось на перерасходе горючего.

Приказывал:

Перерасход горючего в к-ве 13065 литров на сумму 5487р. 17 коп., отнести за счет производства". Седых

Пр. № 140 от 26 апреля 1955 г.

За пробег автомашин против установленных норм премировано 7 водителей,держано за недопробег автомашин за 1-й квартал 1955 г. - с 17 водителями. Седых.

Выписка из приказа № 84 от 3/VI-47 года
по Автобазе "Союззаготтранс"

"Водитель Валиулин А. на линии по Заинскому тракту вез в мешках зерно, находясь в нетрезвом состоянии, а в кабине находилось три человека. На мое замечание Валиулин не реагировал, нецензурно выражался и повел машину дальше по ухабам небрежно, что даже мешки в кузове не находили места..."

После разгрузки в заготовзерно поехал к себе на квартиру, где автомашина находилась до утра...

Приказывал:

Шофера 2-й автоколонны Валиуллина А.В. с автомашины снять и уволить. Начальник автобазы - подпись "

В 1956 году в Городе появились первые автобусы . Вот один из них.



Водитель автобуса ГОРЕЦ ВА Гульсум, а напарником у нее был ДАНЬШОВ В.

Итак, с 1940 . на протяжении 9 лет руководит автопредприятием СЕДЫХ Тихон Степанович. Это были самые насыщенные годы развития производственной базы.

Страна залечивала раны - последствия войны, восстанавливала народное хозяйство и на необъятных просторах Родины многое нехватало. Зато вдостатке было энтузиазма, оптимизма и уверенности в завтрашнем дне у людей страны Советов, готовых работать день и ночь, впроголодь и в плохих условиях быта, лишь бы улучшить свою мирную жизнь.

Такие задачи бывшие воины, фронтовики, к которым относился Тихон Степанович, человек редкой доброй души и истинного человека любия. В любом деле он старался быть впереди или рядом с теми, за судьбу которых нес ответственность. Никогда не кичился грязной работы, а, наоборот, в любую непогоду отправлялся в рейс вместе с водителями и первым принимался расчищать дорогу, вытаскивать буксующуюся машину, а потом вместе с водителями раскуривал свою папиросу и охотно беседовал. А за это в награду получал от них добросовестное отношение к труду.

Но его доброта сочеталась и со строгостью. Требовал честной работы строгой дисциплины, без чего не мыслимы никакие достижения.



Во дворе АТП заложили сад.
Помогали ухаживать за ним школьники.

При СВДХ Т.С. во дворе автопредприятия был заложен фруктовый сад. Его хорошо помнят местные жители - работники АТП и даже первостроители. Благое дело! Но не могло знать поколение тех лет, что не пройдет и два десятилетия, как от сада не останется и следа. На его месте выросли корпуса автопарка и другие помещения автопредприятия.



Контора. Построена в 1954 г.



Н. Челнинское АМГи



Левое крыло - сварочный цех, в центре - котельная, 1969.



на воскреснике



ХУЗИН ЗУФАР ХАБИХУЗЕЕВИЧ.



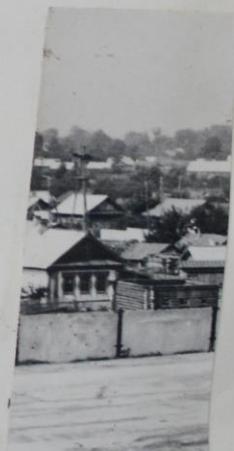
Управляющий трестом Ливанов.

Нач. Заринского филиала Шаранов.



Почетная грамота Миннеаузетову. Шоферу Антонову - часы.

1969 год



Баннову А, победителю конкурса 1969г.
радиола "Эфир".



Борисову А - настольные
часы





Наша Снегурочка. Так мы представили в Набережных Челнах водителей грузовых автомобилей Хамзину и Мулесимову.

Они юны и совсем недавно — в начале октября — получили шоферские права. На специальных фургонах они доставляют в магазины хлеб для строителей нового Камского завода. Хотя водительской стаж девушки еще очень и очень мал, их имена произносят в коллективе с уважением, любовью.

С Новым Годом, Снегурочки!

На юбилейной
вахте

СВЕТОКОБУДКА



Люблю свою работу, — говорит водитель Гульсум Малетова Гарсева. В Набережно-Челнинском автомобилестроительном заводе ее имя произносят с любовью: телоди же уже 53 года, а машины-приятки устроены во всей стране.

Работник работника автомобилестроения Н. ВАСИЛЬЕВА.

УСПЕХОВ ВАМ, ДРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Вступая в юбилейный 1970 год, автомобилисты Татарии могут с гордостью подвести итоги года успешного.

Социалистическое обязательство, принятое к честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина и 20-летия Советской Татарии, успешно выполнено и перевыполнено.

Более 100 рублей наименее автотранспортных предприятий Сами автомобили выданы перевозчику около 800 тысяч тонн промышленностями грузов, почти половина из которых экспортная. Только за девять месяцев получено 275 тысяч рублей сверхплановой прибыли вместо 150 тысяч во время обязательств. Грузооборот автомобилей увеличен по сравнению с 1969 годом на 45,5 процента при обязательстве — на 20 процентов.

Станции попутались, новые предприятия к первому юбилею завоевали, 22 в том числе республиканские дорожно-строительные организации вышли по продаже марок государственных, большинство автомобилей Лушино разработки за клебование этого года имеют Альметьевские грузовики, Чистопольские, Грушевинские предприятия, Казанский автомобилестроитель и другие.

Автомобили коммунальщиков встретили юбилейный праздник большинство наших предприятий. Каждый день приносит новые и новые радости в дорожном движении планеты. Планка юбилея наполнена спектром тех, кто выполняет лучше всех.

Большой вклад в юбилейную компанию сделали в большой город радиоэлектроников промышленности. В преддверии юбилея южнорусскими 1120 радиоэлектронными предприятиями и достигнут экономический эффект от их инвестирования в 300 тысяч рублей. В более широких масштабах и более широкими масштабами осуществляется мероприятие по ликвидации организаций труда.

Социалистическое обязательство изложено в статье «Юбилейная юбилейная газета для передвижных производств, для всех тружеников автомобильного транспорта. Трудовые романы, которые добавляют лучшему движению в ремеслах, говорят о том, что в будущем году производственные достижения могут быть выше еще непреклонных. И это будет лучшим подарком 100-летию со дня рождения В. И. Ленина, 50 летию Советской Татарии.

С любовью, автомобилисты Татарии, дорогие друзья, с новым успехом!

— ОБЫДЕННОВ,
замглава Татрансупралмии,
г. ПЕТРОВ,
председатель общего профсоюза.

ДОРОГИЕ ТОВАРИЩИ!
ФЕДАЦИЯ ГАЗЕТЫ «АВТОМОБИЛИСТ»
ПОДСЫПАЕТ ВАС САМЫМ СЧАСТЛИВЫМ, САМЫМ ХОРОШИМ.
ПУСТЬ ОН БУДЕТ ДЛЯ ВАС САМЫМ СЧАСТЛИВЫМ, САМЫМ ХОРОШИМ.
ЖЕЛАЕМ ВАМ В ЮБИЛЕЙНОМ ГОДУ БОЛЬШИХ УСПЕХОВ В ТРУДЕ, ОРИГИНАЛЬНЫХ ИНЖЕНЕР-
НИХ НАХОДОК, РАДОСТИ ТВОРЧЕСТВА, НЕИССЯКАЕМОЙ ВОДРСТИ И ДОБРОГО ЗДОРОВЬЯ.

А. САВИРОВ

Счастья,
успехов,
благополучия,
хорошей
работы
в Новом
году!





Набережные Челны - „Доказа́зовские“ - 1969 год

Услышали о стройке во всех концах страны. И храбрые, и стойкие приехали в Челны...

Уважаемый читатель, при переходе описания ответственного периода в жизни автотранспортников, с момента строительства камаза и нового города, я перелистала 10 книг с летописью о набережных Челнах издательства "Новый мир", перебрала кучу вырезок из газет и журналов, прочитала сборник документов по индустриализации Татарии и убедилась, что они мне небольшие помощники.

Там речь, в основном, о стройке и строителях, о заводе и заводчанах, о городе и горожанах, о подвигах и свершениях на Каме, много материала о людях труда, о знаменитых первопроходцах и новаторах стройки и производстве.

Автомобилисты, относящиеся к сфере обслуживания, остались как бы за кадром. А они, как и сам автомобильный транспорт, на всесоюзной ударной стройке играли и сейчас играют может даже первую скрипку. Да, первую, потому что без автомобильного транспорта мы, что называет "и ни туди, и ни сюди"...

А вот как осуществить поставленную самим себе задачу рассказать о людях, связавших свою судьбу с автомобильным транспортным, с нашим предприятием, городом, затрудняясь ответить и не знаю, что из этого получится.

Но, как бы там ни было, а с помощью самих работников ПАК я попробую осветить этот вопрос с высоты своей колокольни, с позиций бывшего кадровика.

Тем более, что имея для этого возможность и к словам писем "нам сверху видно все..." могу добавить от себя "нам снизу видно все...", потому что, начиная с весны 1972 года мне, начальнику ОКАХ-5, пришлось быть в гуще людей, прибывающих в набережные Челны со всех уголков бывшего Союза.

Вот она, передовая молодежь с комсомольскими путевками в карманах.



КамАЗ и город строила вся страна



Все, кто приезжал на стройку, прежде всего попадали в ОТДЕЛ КАДРОВ КГЭС, который находился в доме 4/2 п. ГЭС.

Здесь проверялись документы /паспорт, трудовая книжка и военный билет/. Затем направляли людей по подразделениям согласно заявкам и разнарядкам. В дни оформления на работу предоставлялось койко-место в так называемой "гостинице" - на шестом этаже этого здания, время пребывания в которой ограничивалось с 10 часов до 6 часов утра и ни минуты дольше. Хорошо, что была камера хранения.

Задержки с трудоустройством не было, везде требовалась рабочие руки, даже если не было никакой профессии.

Преимущество отдавалось прибывшим по вызову и комсомольским путевкам. Тем, кто приезжал по своей доброволе, приходилось побегать по необъятным просторам стройки, пока не находилась работа "более-менее". Сложнее было найти сразу работу в должности управленческого аппарата. Тут негласно действовал неписанный закон принимать "по рекомендации", чтобы не попасть впросак.



Не секрет, что любой руководитель старается укомплектовать штат своих помощников знающими своё дело, опытными и надежными специалистами. Тем более когда предприятие создается заново. Поэтому право подбора таких кадров они оставляли за собой. Так было во всех подразделениях стройки. На должности низшего звена - диспетчер, бухгалтер, машинистка, экономист - могло повести трудоустроиться и без "протэжа".

А подбор кадров массовых профессий - это прерогатива кадровой службы. Тут уж в лепешку расшибись, а найди водителя, слесаря, токаря, майора и т.д...

Кадровики со всех подразделений с утра приезжали в ОК КГЭС, куда непрерывным потоком поступали все новые и новые партии будущих строителей автогиганта, и, получив определенное количество нужных им людей, везли их в свои подразделения, оформляли на работу, направляли в общежития либо в деревню на частные квартиры.

Следующий день снова начинается с поездки в 4/2. И так изо дня в день, из месяца в месяц, еще долго и долго, пока не будут укомплектованы все рабочие места...



Худин З.Х., Ибанов А.Г.



Кадры решают всё!

Что касается Наб. Челнинского ПАТП, одного из "старожилов" города, то ему выпала доля расширяться, пополняя свой состав новыми кадрами и автомобилями.



В 1969 году, когда на челябинской земле был вынут первый ковш грунта на месте строительства "батыра", пассажирское ПАТП имело в своем составе единиц автомобильного транспорта с численностью работающих 301 человек.

Руководил автопредприятием КУЗИН Зуфар Хузеевич./с1964

Строительство заводов и города ежедневно набирало темпы и увеличивающийся приток людей требовал все больше пассажирского транспорта.

Первые годы автомобили на стройку и в ПАТП поступали партиями от ОУ и больше единиц, поэтому перед коллективом ПАТП стояла задача наладить грузовые и пассажирские перевозки, исходя из потребностей стройки и города. А для этого нужно было не просто выпустить автомобили на линию, но и перестраивать все производство на новый лад. добро кадры специалистов были на высоком уровне:

БОБРОВНИЧИЙ Анатолий Иванович вплотную занялся технической службой, обустройством ремонтной базы для своевременного технического обслуживания и ремонта автомобилей.

САДРЕЕВ Фаттах Сахбеевич начал организовывать пассажирские и грузовые перевозки вместе с работниками эксплуатационной службы новых объектах,

ГАРАЕВ Сагадат Минегараевич с головой и с душой включился не только в обустройство производственной базы, но и в жилищно-бытовые проблемы работающих и взял на себя заботу улучшения социально-бытовых условий в коллективе.

А за ними, по цепочке стали перестраиваться и настраиваться на новый лад все службы: кадровая, эксплуатационная, техническая, планово-экономическая и другие.

Если бы можно было сейчас "прокрутить" хотя бы одну неделю плодотворного труда того времени...



Кадровики, плановики, Трудосвики

НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

14 августа 1969 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР, рассмотрев материалы и рекомендации всех комиссий, постановили заложить новый центр автомобильной промышленности СССР на реке Каме в районе города Набережные Челны Татарской АССР.

26 сентября 1969 года в приказе по Министерству автомобильной промышленности СССР было сказано: «Строящийся комплекс заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности в районе г. Набережные Челны Татарской АССР именовать — Камский автомобильный завод (КамАЗ)».





Одновременно с КамАЗом в различных районах страны строятся десятки крупных предприятий — «спутников» комплекса, которым предстоит снабжать его комплектующими изделиями и узлами. Всего же в тесном взаимодействии с КамАЗом будет работать более 300 заводов и комбинатов.

До семидесяти вариантов размещения автогиганта в различных экономических районах страны изучил Госплан ССР. Не случайно выбор пал на Татарию — республику развитого машиностроения, энергетики, нефтехимии, важный район страны по запасам и добыче нефти, обладающий широкой сетью железных дорог и мощными водными путями по Волге и Каме, которые обеспечивают доставку сырья в Набережные Челны и готовой продукции к потребителям. Большое значение имеет и соседство с энергетическими комплексами и крупными строительными организациями, имеющими опыт создания Волжского автозавода в Тольятти. Близкое расположение к району строительства таких крупных автозаводов, как Горьковский, Ульяновский и Волжский, обеспечивает хорошую связь между ними, взаимное сотрудничество и помощь.



Для улучшения пассажирских перевозок.

Объемы работ на строящихся заводах и в жилищных комплексах требовали более рационального использования и улучшения организации пассажирских перевозок. Поэтому в 1972 году назрело решение изменить структуру предприятия и ПАТП было разделено на два предприятия: пассажирское и грузовое.

Для грузового предприятия было предоставлено место в строящемся здании гаража-500 и АУЗИН Зуфар Кузеевич, возглавив коллектив транспортников более 300 человек, начал новую веху в должности руководителя.

А на должность начальника пассажирского АТП был назначен Альян Валентин Николаевич. При нем уже работал БОБРОВНИЧИЙ Анатолий Иванович, САДРЕЕВ Фатых Сахеевич и ГАРАЕВ Сагадат Минегараевич. ИЛЬИНА В.Н. сменил ДЕНИСОВ Аркадий Андреевич, прибывший из автохозяйства ПУАТ.

Его рабочий день начался 9 июля 1973 года. А накануне в городе проводился праздник "Сабантуй". День был жаркий и ветреный. Автобусы, перевозившие людей по грунтовым дорогам, поднимали клубы пыли. На майдане их встречал диспетчерский пункт, в который привлекали работников всех отделов и КГС для отметки путевых листов. Была среди них и инспектор ОК ГОРБУНОВА Надежда.

из одного автобуса, управляемом водителем ВЕСЕЛОВЫМ, вышел представительный мужчина, подошел к ней и говорит:

- Вы где работаете?
- В отделе кадров.
- Почему в автобусах грязно??

Когда он отошел, подошла контролер и сказала:

- Что он пристал к тебе? Послала бы его куда подальше!

На второй день она увидела этого мужчину на работе. Это был новый директор ПАТП ДЕНИСОВ Аркадий Андреевич.

Денисов А.А.

Когда он приступил к работе, в ПАТП было 5 автоколонн с численностью 684 водителя. Ремонтную зону и вспомогательные участки обслуживали 281 человек ремонтных рабочих, было 69 кондукторов и почти полный штат ИР и служащих.

Предприятие было укомплектовано необходимыми кадрами, однако их текучесть была настолько велика, что рабочие места обновлялись ежемесячно более чем на половину.

Причиной движения кадров можно назвать прежде всего отсутствие жилья. Это предприятие получало в мизерном количестве за счет 10%, выделяемых стройкой на все бюджетные предприятия города. А вторая причина заключалась в том, что приезжающие в набережные Челны люди массовых профессий с разных уголков бывшего Советского Союза не всегда выдерживали условия быта и интенсивного ритма труда автотранспортников, которым приходилось работать по 16 часов в сутки, ночевать в автобусах даже семьями. Отсутствие нормальных бытовых условий выдерживали стойкие, а слабовольные зачастую нарушали трудовую дисциплину, уходили сами или их провожали по "собственному желанию".

Поэтому руководство принялось за строительство собственного жилья в п. Зяб /дома 15/9, 15/10, 16/07, 16/11/, и этой работой вплотную занимался зам.директора по кап.строительству ГАРАЕВ Сагадат Минегараевич, изыскивая возможности финансирования этих объектов и объектов социально-бытового назначения для работников предприятия.





Текущесть кадров		
	Принято	Уволен
1970	546	256
1977	1417	713
1972	1639	1281
1973	1180	887
1974	1177	946
1975	1170	722
1976	1019	809
1977	1123	765
1978	1158	996
1979	1120	971

Переполачивание кадров

В первые годы строительства КамАЗа наше предприятие работало, на мой взгляд, по двум направлениям: 1) Развитие производственной базы, 2) Переполачивание трудовых ресурсов.

Если первое направление в результате интенсивного труда людей давало свои плоды в виде появления новых сооружений, зданий, цехов, участков, оборудования и т.д., то второе, которое можно назвать "человеческим фактором", постоянно находилось в ненужном движении, колебалось, захлестнуло из стороны в сторону /этим создавало тормоз в прогрессе/.

Ну разве можно было назвать тогда нормальной работу кадровиков, которые едва успев написать длинноящий приказ о приеме на работу, как многие из принятых вскоре повисели на барьере в ОК с заявлением на увольнение?



Работавшие тогда кадровики УРЛАГОВА Е.И., СОЛОВЬЕВА Н.В., ГОРБУНОВА Н.И., ТАЛАНОВА В.Н., КРАСИЛЬНИКОВА В.Д., ГАВРИЛОВА В.В., очень добросовестно относящиеся к своим обязанностям, но характеру добра и мягкие, не всегда могли справляться с собой и сохранить "олимпийское спокойствие" в деловых разговорах с петусторонней за барьером аудитории.

Для них главный критерий при подборе и расстановке кадров - это профессионализм, который должен подкрепляться прежде всего трудовой книжкой, дипломом, свидетельством и т.д. Вот и листается страница за страницей потрепанная книжица, пока не примется решение: "Этот или эта нам подходит. берем!"

А когда в руки попадает "Медеякастый, серпастый, советский паспорт", то сразу падает настроение.

- нет прописки? От ворот - поворот и баста!

Правда кадровики уже чуть ли не с порога спрашивали: - Прописка есть?

Поэтому над кадровиками порой давил двойной нажим со стороны руководящих работников: укомплектовать кадры при соблюдении писанных инструкций и распоряжений, и приходилось отступать от правила и подчиняться неписанному указанию "Принять!" хотя кадровики понимали, что воспользоваться отсутствием прописки оформившимся на работу в "криминальном" смысле не мог и ничего с предприятием не случится если прописка оформится позднее. Но... закон есть закон. "Многие наши ветераны могут подтвердить как трудно было оформиться в ЛАТИ

А сколько было бумажной волокиты при приеме и увольнении! Одного принятого или уволенного приходилось записывать чуть ли не в пять журналов и все аккуратно, без ошибок и помарок, дабы не затерялся какой "непутевой" в наших "дебрях". А таковые kostи были. В конце 1975 г. решила я сократить некоторые учетные звенья, завела один алфавитный журнал и при этом выяснилось чуть ли не что "мертвых душ" винов кадровиков не было. Просто многие "хорошие" работники самовольно покидали предприятие, уезжали вовсю, оставляя на память свои трудовые книжки.

Ну а те, кто с первого взгляда, что называется, по уши влюбился не только в бескрайние просторы еще неведомой им стройки, но и в привлекающее своим обжитым и добрым видом насосмикское АТП, заключали "брачный" союз, подкрепляя его добросовестным трудом во благо большой трудовой семьи.



Денисов Аркадий Андреевич.



Большой и нелегкий путь - развития прошел район за время с 20-х по 70е годы. От товарищества до совместной обработки земли, коммун, артелей, кредитных товариществ до колхозов и сельхозов, от лошадных плугов до тракторов, комбайнов, через борьбу с кулачеством, стяжательством, индивидуализмом к коллективному труду, овеянному интузиазмом соревнования, через тяжелые годы Великой Отечественной войны! к мирному социалистическому строительству.

Во второй половине 60-х годов в районе насчитывалось 18 колхозов и 3 сельхоза. В колхозах на 1.01-66г. было 211 грузовых машин, 88 891 трактор и др. с/х техники.

В районе получила развитие пищевая, текстильная, деревообрабатывающая, топливная промышленность, стройиндустрия, производство строительных материалов.

В Наб.Челнах действует завод оборудованный хлебозавод, элеватор, маслосырзавод, мясокомбинат, пищекомбинат, текстильная фабрика, отделение сельхозтехники, типография, кирпичный завод, ЗИБ.

В конце 1960 года в районе свыше 100 школ, из них более половины татарских. 2 тыс. учителей. Открыты десятки новых д/садов и яслей.

Сравнительные данные о состоянии трудовой и общественной дисциплины.

	Кол-во случаев нарушений	Общее число работ.
1970 г.	254	651
1971	79 3	1355
1972	1560	1713
1973	250 5	2006
1974	2033	2237
1975	3046	2685
1976	2166	2922
1977	16855	3288
1978	1597	3442
1979	1418	3591

Денисов Аркадий Андреевич.



июль 1975 года



Денисов Аркадий Андреевич.



1976 год.



1977 год



1976 год.



Денисов А.А., директор ПАТП, ч.
Попов Е.Р., секретарь парткома, возложают
венок в честь открытия памятника
9 мая 1975 года.

Членность
работающих.

год /на янв./	Всего	вт.ч. рус. тат
1970	651	
1971	1 355	
1972	1713	53% 33%
1973	2006	52,6% 31,7%
1974	2237	54,2% 27,8%
1975	2685	54,9% 30,5%
1976	2922	52,6% 33,4%
1977	3280	52,0% 33,9%
1978	3442	51,9% 34,4%
1979	3591	49,0% 38,2%
		...

До начала строительства КамАЗа в старом г. Набережные Челны приrost населения составлял тысячу человек в пять лет.

К началу строительства КамАЗа, то есть к 1970 году в Челнах было 35 тысяч жителей.

Определяющему году— ударный финиш



ОБРАЩЕНИЕ К ВОДИТЕЛЮ

Набережные Челны, 1974 г.

В 1972 году население города составляло уже около 140 тысяч человек, из которых не менее 75 тыс. были заняты непосредственно на Камском автозаводе и на его строительных площадках.

За 1970-72 гг. введено жилых домов около 850 тыс. кв. метров полезной площади.



В 1974 году был запланирован пуск КамАЗа. Об этом первостроителям напоминали ~~плакаты~~ плакаты, лозунги, призывы, красочная иллюминация на фронтонах домов.

Принимались все меры к "штурму". Кадровые рабочие помнят ударные месячники, двухмесячники, трехмесячники... Строителям очень хотелось "не подвести", но увы! Не всё зависело от них. Приближался этот самый 1974-й, дел было напочатый край. Пришлось сделать трудный шаг назад, чтобы в нормальном ритме доводить дело до конца. Вся наглядная агитация по пуску КамАЗа в этот год была припрятана в архив...

КамАЗ опоздал на два года, а может и не опоздал, а вступил в строй тогда, когда ему было предусмотрено судьбой.



У-1970г. — при сносе старого купеческого дома на ул. Центральная была найдена бронзовая гильза в форме артиллерийского снаряда, 2 млн парских ассигнований достоинством от 5 до 500 руб., 53 серебряных монеты, 21 золотая монета. Золото и серебро оценили в ~~7~~ 7 тыс. руб. современных денег —
Хранится в музее.

Испытание временем.

В начале 70-х годов, т.е. в начале строительства Камского гиганта, в городе было одно автотранспортное предприятие общего пользования - Набережночелнинское АТП (автотранспортное предприятие), которое осуществляло все пассажирские перевозки, а также обслуживало грузовыми перевозками дорожников, пункты общественного питания, магазины и т.д.

На 7 городских автобусных маршрутах ежедневно работало 27 автобусов (ЛиАЗ-158, ЛАЗ-695 и ПАЗ-672); 9 автобусов работало на междугородних маршрутах; 60 автобусов на заказных вахтовых маршрутах по перевозке строителей. Автобусов для перевозки строителей не хватало, поэтому для пассажирских перевозок привлекались грузовые автомобили с ПУАТ КГЭС.

В то время уже было 9 легковых автомобилей ГАЗ-21 "Волга", которые открывали таксомоторные перевозки. Первими таксистами были: Ступников Степан Аркадьевич, Сибгатуллин Фаяз, Панфилов Александр, Хосеев Махмут. В 1970 году были получены первые автомобили ГАЗ-24.

По мере строительства и заселения временных поселков из вагончиков были открыты пригородные маршруты до поселков: Энтузиастов, Колосок, БСИ, Суровка, Автозаводец, 5 площадка (литейный з-д), ТЭЦ и Первомайка.

В 1971 году получили первые 6 автобусов марки ЛиАЗ-677, которых осваивали водители: Галимзянов, Штин В., Опин, Зирянов, Дорошенко и Махонько В. По сравнению с бывшими ЛиАЗ-158 - это были автобусы высокого класса с улучшенным дизайном и повышенной комфортностью. О его вместимости тогда удивлялись все и пассажиры, и водители, и кондуктора.

Приезжает после смены кондуктор Дорошенко (она кстати работала с мужем-водителем) и рассказывает, что на выходе в пос.ЗЯБ считала количество пассажиров, выходящих с автобуса и насчитала 160 человек, не считая детей. Конечно они сразу же сняли напряжение на маршрутах с большим пассажиропотоком. А это был маршрут № 2 "пос.ЗЯБ-пос.КГЭС" и все первые ЛиАЗы работали на этом маршруте.

Если в 1970 году на городских маршрутах работало 27 автобусов, то в 1971 году не хватало и 52 ед. Стал вопрос организации пассажирских перевозок и диспетчеризации маршрутов. А это значит организация и обустройство конечных пунктов вагончиками на колесах, радиостанций "Гранит" и создание ЦДС (центральной диспетчерской службы) при АТП. Одним из первых таких диспетчерских пунктов было создано на площадке в конце ул.Гидростроителей, а позднее в пос.ЗЯБ и пос.Сидоровка.

В 1972 году в городе было 10 автобусных маршрутов, 10 пригородных, 15 вахтовых, 10 пассажирских, 10 грузовых, 10 дорожников, 10 общественного питания, 10 магазинов.

В 1973 году в городе было 15 автобусных маршрутов,

15 пригородных, 15 вахтовых, 15 пассажирских, 15 грузовых,

15 дорожников, 15 общественного питания, 15 магазинов.

В 1974 году в городе было 20 автобусных маршрутов,

20 пригородных, 20 вахтовых, 20 пассажирских, 20 грузовых,

20 дорожников, 20 общественного питания, 20 магазинов.

В 1975 году в городе было 25 автобусных маршрутов,

25 пригородных, 25 вахтовых, 25 пассажирских, 25 грузовых,

25 дорожников, 25 общественного питания, 25 магазинов.

В 1976 году в городе было 30 автобусных маршрутов,

30 пригородных, 30 вахтовых, 30 пассажирских, 30 грузовых,

30 дорожников, 30 общественного питания, 30 магазинов.

В 1977 году в городе было 35 автобусных маршрутов,

35 пригородных, 35 вахтовых, 35 пассажирских, 35 грузовых,

35 дорожников, 35 общественного питания, 35 магазинов.

В 1978 году в городе было 40 автобусных маршрутов,

40 пригородных, 40 вахтовых, 40 пассажирских, 40 грузовых,

40 дорожников, 40 общественного питания, 40 магазинов.

В 1979 году в городе было 45 автобусных маршрутов,

45 пригородных, 45 вахтовых, 45 пассажирских, 45 грузовых,

45 дорожников, 45 общественного питания, 45 магазинов.

В 1980 году в городе было 50 автобусных маршрутов,

50 пригородных, 50 вахтовых, 50 пассажирских, 50 грузовых,

50 дорожников, 50 общественного питания, 50 магазинов.

В 1981 году в городе было 55 автобусных маршрутов,

55 пригородных, 55 вахтовых, 55 пассажирских, 55 грузовых,

55 дорожников, 55 общественного питания, 55 магазинов.

В 1982 году в городе было 60 автобусных маршрутов,

60 пригородных, 60 вахтовых, 60 пассажирских, 60 грузовых,

60 дорожников, 60 общественного питания, 60 магазинов.

В 1983 году в городе было 65 автобусных маршрутов,

65 пригородных, 65 вахтовых, 65 пассажирских, 65 грузовых,

65 дорожников, 65 общественного питания, 65 магазинов.

В 1984 году в городе было 70 автобусных маршрутов,

70 пригородных, 70 вахтовых, 70 пассажирских, 70 грузовых,

70 дорожников, 70 общественного питания, 70 магазинов.

В 1985 году в городе было 75 автобусных маршрутов,

75 пригородных, 75 вахтовых, 75 пассажирских, 75 грузовых,

75 дорожников, 75 общественного питания, 75 магазинов.

В 1986 году в городе было 80 автобусных маршрутов,

80 пригородных, 80 вахтовых, 80 пассажирских, 80 грузовых,

80 дорожников, 80 общественного питания, 80 магазинов.

В 1987 году в городе было 85 автобусных маршрутов,

85 пригородных, 85 вахтовых, 85 пассажирских, 85 грузовых,

85 дорожников, 85 общественного питания, 85 магазинов.

В 1988 году в городе было 90 автобусных маршрутов,

90 пригородных, 90 вахтовых, 90 пассажирских, 90 грузовых,

90 дорожников, 90 общественного питания, 90 магазинов.

В 1989 году в городе было 95 автобусных маршрутов,

95 пригородных, 95 вахтовых, 95 пассажирских, 95 грузовых,

95 дорожников, 95 общественного питания, 95 магазинов.

В 1990 году в городе было 100 автобусных маршрутов,

100 пригородных, 100 вахтовых, 100 пассажирских, 100 грузовых,

100 дорожников, 100 общественного питания, 100 магазинов.

В 1991 году в городе было 105 автобусных маршрутов,

105 пригородных, 105 вахтовых, 105 пассажирских, 105 грузовых,

105 дорожников, 105 общественного питания, 105 магазинов.

В 1992 году в городе было 110 автобусных маршрутов,

110 пригородных, 110 вахтовых, 110 пассажирских, 110 грузовых,

110 дорожников, 110 общественного питания, 110 магазинов.

В 1993 году в городе было 115 автобусных маршрутов,

115 пригородных, 115 вахтовых, 115 пассажирских, 115 грузовых,

115 дорожников, 115 общественного питания, 115 магазинов.

В 1994 году в городе было 120 автобусных маршрутов,

120 пригородных, 120 вахтовых, 120 пассажирских, 120 грузовых,

120 дорожников, 120 общественного питания, 120 магазинов.

В 1995 году в городе было 125 автобусных маршрутов,

125 пригородных, 125 вахтовых, 125 пассажирских, 125 грузовых,

125 дорожников, 125 общественного питания, 125 магазинов.

В 1996 году в городе было 130 автобусных маршрутов,

130 пригородных, 130 вахтовых, 130 пассажирских, 130 грузовых,

130 дорожников, 130 общественного питания, 130 магазинов.

В 1997 году в городе было 135 автобусных маршрутов,

135 пригородных, 135 вахтовых, 135 пассажирских, 135 грузовых,

135 дорожников, 135 общественного питания, 135 магазинов.

В 1998 году в городе было 140 автобусных маршрутов,

140 пригородных, 140 вахтовых, 140 пассажирских, 140 грузовых,

140 дорожников, 140 общественного питания, 140 магазинов.

В 1999 году в городе было 145 автобусных маршрутов,

145 пригородных, 145 вахтовых, 145 пассажирских, 145 грузовых,

145 дорожников, 145 общественного питания, 145 магазинов.

В 2000 году в городе было 150 автобусных маршрутов,

150 пригородных, 150 вахтовых, 150 пассажирских, 150 грузовых,

150 дорожников, 150 общественного питания, 150 магазинов.

В 2001 году в городе было 155 автобусных маршрутов,

155 пригородных, 155 вахтовых, 155 пассажирских, 155 грузовых,

155 дорожников, 155 общественного питания, 155 магазинов.

В 2002 году в городе было 160 автобусных маршрутов,

160 пригородных, 160 вахтовых, 160 пассажирских, 160 грузовых,

160 дорожников, 160 общественного питания, 160 магазинов.

В 2003 году в городе было 165 автобусных маршрутов,

165 пригородных, 165 вахтовых, 165 пассажирских, 165 грузовых,

165 дорожников, 165 общественного питания, 165 магазинов.

В 2004 году в городе было 170 автобусных маршрутов,

170 пригородных, 170 вахтовых, 170 пассажирских, 170 грузовых,

170 дорожников, 170 общественного питания, 170 магазинов.

В 2005 году в городе было 175 автобусных маршрутов,

175 пригородных, 175 вахтовых, 175 пассажирских, 175 грузовых,

175 дорожников, 175 общественного питания, 175 магазинов.

В 2006 году в городе было 180 автобусных маршрутов,

180 пригородных, 180 вахтовых, 180 пассажирских, 180 грузовых,

180 дорожников, 180 общественного питания, 180 магазинов.

В 2007 году в городе было 185 автобусных маршрутов,

185 пригородных, 185 вахтовых, 185 пассажирских, 185 грузовых,

185 дорожников, 185 общественного питания, 185 магазинов.

В 2008 году в городе было 190 автобусных маршрутов,

190 пригородных, 190 вахтовых, 190 пассажирских, 190 грузовых,

190 дорожников, 190 общественного питания, 190 магазинов.

В 2009 году в городе было 195 автобусных маршрутов,

195 пригородных, 195 вахтовых, 195 пассажирских, 195 грузовых,

195 дорожников, 195 общественного питания, 195 магазинов.

В 2010 году в городе было 200 автобусных маршрутов,

200 пригородных, 200 вахтовых, 200 пассажирских, 200 грузовых,

200 дорожников, 200 общественного питания, 200 магазинов.

В 2011 году в городе было 205 автобусных маршрутов,

205 пригородных, 205 вахтовых, 205 пассажирских, 205 грузовых,

205 дорожников, 205 общественного питания, 205 магазинов.

В 2012 году в городе было 210 автобусных маршрутов,

210 пригородных, 210 вахтовых, 210 пассажирских, 210 грузовых,

210 дорожников, 210 общественного питания, 210 магазинов.

В 2013 году в городе было 215 автобусных маршрутов,

215 пригородных, 215 вахтовых, 215 пассажирских, 215 грузовых,

215 дорожников, 215 общественного питания, 215 магазинов.

В 2014 году в городе было 220 автобусных маршрутов,

220 пригородных, 220 вахтовых, 220 пассажирских, 220 грузовых,

220 дорожников, 220 общественного питания, 220 магазинов.

В 2015 году в городе было 225 автобусных маршрутов,

225 пригородных, 225 вахтовых, 225 пассажирских, 225 грузовых,

225 дорожников, 225 общественного питания, 225 магазинов.

В 2016 году в городе было 230 автобусных маршрутов,

230 пригородных, 230 вахтовых, 230 пассажирских, 230 грузовых,

230 дорожников, 230 общественного питания, 230 магазинов.

В 2017 году в городе было 235 автобусных маршрутов,

235 пригородных, 235 вахтовых, 235 пассажирских, 235 грузовых,

235 дорожников, 235 общественного питания, 235 магазинов.

В 2018 году в городе было 240 автобусных маршрутов,

240 пригородных, 240 вахтовых, 240 пассажирских, 240 грузовых,

240 дорожников, 240 общественного питания, 240 магазинов.

В 2019 году в городе было 245 автобусных маршрутов,

245 пригородных, 245 вахтовых, 245 пассажирских, 245 грузовых,

245 дорожников, 245 общественного питания, 245 магазинов.

В 2020 году в городе было 250 автобусных маршрутов,

250 пригородных, 250 вахтовых, 250 пассажирских, 250 грузовых,

250 дорожников, 250 общественного питания, 250 магазинов.

В 2021 году в городе было 255 автобусных маршрутов,

255 пригородных, 255 вахтовых, 255 пассажирских, 255 грузовых,

255 дорожников, 255 общественного питания, 255 магазинов.

В 2022 году в городе было 260 автобусных маршрутов,

260 пригородных, 260 вахтовых, 260 пассажирских, 260 грузовых,

260 дорожников, 260 общественного питания, 260 магазинов.

В 2023 году в городе было 265 автобусных маршрутов,

265 пригородных, 265 вахтовых, 265 пассажирских, 265 грузовых,

265 дорожников, 265 общественного питания, 265 магазинов.

В 2024 году в городе было 270 автобусных маршрутов,

270 пригородных, 270 вахтовых, 270 пассажирских, 270 грузовых,

270 дорожников, 270 общественного питания, 270 магазинов.

В 2025 году в городе было 275 автобусных маршрутов,

275 пригородных, 275 вахтовых, 275 пассажирских, 275 грузовых,

275 дорожников, 275 общественного питания, 275 магазинов.

В 2026 году в городе было 280 автобусных маршрутов,

280 пригородных, 280 вахтовых, 280 пассажирских, 280 грузовых,

280 дорожников, 280 общественного питания, 280 магазинов.

В 2027 году в городе было 285 автобусных маршрутов,

285 пригородных, 285 вахтовых, 285 пассажирских, 285 грузовых,

285 дорожников, 285 общественного питания, 285 магазинов.

Бурное строительство автозавода, расширение строительных объектов на стройбазе, БСИ, возведение жилья и соответственно разное увеличение населения города, а это в среднем по 30тыс. человек в год, потребовало резкого изменения в организации системы управления пассажирскими перевозками.

Если в начале перевозка строителей была организована заказными вахтовыми автобусами, т.е. каждому подразделению выделялись автобусы и они целый день находились в их распоряжении, то уже в 1971-72гг были организованы центrolизованные маршруты.

Это значит с трех пунктов: Сидоровка (возле клуба) КГЭС (ул.Студенческая), ЗЯБ (возле ДК "Строитель") были открыты автобусные маршруты до РИЗ, литейного з-да, БСИ, автозавода, ТЭЦ, стройбазы, Автобусы по этим маршрутам выполняли в основном по 2 рейса утром и 2 рейса вечером, т.е. перевозили строителей в два потока, а по некоторым маршрутам и в три потока. Первыми бригадирами на этих маршрутах были: Махонько Николай, Нилов Михаил, Фарукшин Анас, Чумаков Николай, Каштанов Николай и др. Бригадирские автобусы были оборудованы рациями, имели надпись "бригадирский" и фирменные надписи: "Ризовец", "Литейщик" и т.д.

После пуска автозавода резко возросли и объемы пассажирских перевозок. Необходимо было перевозить и строителей, и уже заводчан.

Поэтому, в 1974-75гг были организованы городские специализированные автобусные маршруты, которые действуют и поныне.

В 1978 году Наб-Челнинский ПОПАТ ежедневно выпускал на линию:

- на городские маршруты - 270 ед
- на спец.маршруты - 335 ед
- пригородные маршруты - 25 ед
- междугородние маршруты - 26 ед
- вахтовые маршруты - 290 ед
- и таксомоторы - 60 ед

Наб-Челнинский ПОПАТ был самым крупным пассажирским предприятием в России с подвижным составом более 1800 ед и численностью более 5000 чел.

На высоком уровне были организованы в объединении социалистическое соревнование, бригадный подряд. На этой базе проводились Всесоюзные семинары бригадиров. Опыт организации пассажирских перевозок в г.Наб.Челны был удостоен медали ВДНХ и знака ВЦСПС "За научную организацию труда".

30 с лишним лет в отделе эксплуатации.

Нина Никоноровна ДМИТРИЕВА одна из местных жителей, чья трудовая жизнь тесно связана с коллективом автотранспортников. Начинала работать в далеком 1953 году, когда в АТК был один диспетчер, и путевки выписывала, и таскала их, реестр составляла, и снова выписывала... и еще полы в диспетчерской мыла, за порядком следила.

В АТК были только грузовые машины и грузотягачи, на которых возили людей по районам, на торфоразработки: в Муслюмово, Сарманово, Верхнелакское, Зинск. Грузовые машины в основном работали на перевозке сельхозпродуктов. Из глубинки перевозили зерно круглый год, а в сельскую местность попутно завозили товары в сельпо или другой груз для колхозов.

Перевозили картошку на Чайковский крахмальный завод. Работали машины и на Петровском спиртзаводе, откуда перевозили спирт в Бугульму на ликеро-водочный завод.

Внутри города машины выделялись в распоряжение заготзерно, РПС, РайМО и др. организациям. В городе были мясокомбинат, Птицефабрик, промкомбинат, артель "Красная Заря", где катали вагенки. В артели "Коллективный труд" ткали платки.

Что касается пассажирских перевозок, то в Челны люди приезжали на пароходе и через аэропорт до Казани. Ездили на машинах до Бугульмы, а оттуда по железной дороге.

В 1956-57 г. в Альметьевске строились нефтеперерабатывающие заводы и наши водители были там в командировке.

Когда в Зинске начали строить заготзерно, водителей АТК посыпали туда в командировку возить кирпич из Чупашово.

Жили они и строители в деревнях в 5 км. от Зинска.

После соединения АТК с авторотой в 1955 г. посыпали водителей на автомашинах с прицепами в Красногорский ЛПХ /за камой/. Там они занимались вывозкой леса.

В те годы водители работали не так, как сейчас. В парке машины днем не стояли - все были в работе. А вот как добивались водители исправности машин, - это лучше бы у них спросить. Ведь поломки были. И двигатели ломались, но уж если появилась какая неисправность в технике, то водители ночами сами ремонтировали машину, чтобы в 5 час. утра взять путевку, дорожили работой, поэтому и не считались с личным временем.

Тогда в передовиках ходили водители ЕСУПОВ, ХАРИЗОВ, ДЫЧКОВ.

Дисциплина была строгая, особенно при СДАИХ Т.С.

С 1964 г. стал руководителем АТЗИИ З.А., он работал водителем до этого, ездил по командировкам. Руководил он вплоть до строительства КамАЗа и в первые годы стройки, пока в 1972 г. не поделили предприятие на два: грузовое и пассажирское, он стал руководить грузовым АТК.

Что можно рассказать о первых годах строительства? Больше всего запомнилась работа от темна и до темна. Работа, когда вдохнуть некогда было, одна круговерть.

И постоянно она секретарем комитета ВЛКСМ. Когда приехал

на работу молодой специалист БОБРОВНИЧИЙ А.И., его вскоре избрали секретарем парторганизации и мы работали в контакте с ним, хотя он полностью включился в обустройство ремонтной зоны на Элеваторской горе. На глазах у всех росли плоды его неутомимого труда.

Службе эксплуатации доставалось нелегко, но теперь это всё уже далеко позади...

Из руководителей больше всего отдав дань уважения ДЕНИСОВУ Аркадию Андреевичу. Серьезный, строгий, требовал дисциплины труда. В 5 часов он уже в гараже, обходит все зоны, увидит где что не так делается, тогда учинает спрос с руководителей среднего звена. Он и в выходные не отдыхал и был не только в гараже, но и на линии.

Таких руководителей мало.

Нелегкой работой занималась Нина Никоноровна на протяжении трех десятков с лишним лет. Всякое бывало, но за свой труд ей не стыдно. И в тех больших и малых успехах пассажирского объединения есть частичка ее безкорыстного труда.

декабрь 1995 г.



Стоянка автомашин в Актанайше.
1969 год.



Автовокзал

Автовокзал. Нам представляется возможность посмотреть на здание автовокзала гор. Челны глазами двух поколений, по фотографиям.



Вот здание автовокзала, построенное в 30-е годы. Оно прослужило челябинцам вплоть до начала строительства КамЗа.



А этот, - обновленный ударной комсомольской, - в начале семидесятых занял здание бывшего аэродрома. Глядя на новое здание ж.д. вокзала, где разместилась зачастую нашего всеобъемлющего автомобильного вокзала, заливаешь, что не так давно было время, когда тысячи пассажиров отправлялись с "открытой стоянки" и убежищем от



любой непогоды для них были непривлекательные и неуютные, холодные и недостаточно соустроенные вагончики в Сидоровке.

Автовокзал - это дороги. Автовокзал - это наши деревни. От автовокзала мы отсчитываем первые метры своего пути в пригородные населенные пункты и дальний город. Автовокзал - это не только пассажиры. Это водители, диспетчеры, кассиры.

- Какая самая важная персона на автовокзале?

- Кассир, - с гордостью отвечает заместитель начальника автовокзала Насима Алтынгараевна ТАЗИЕВА. И это действительный факт. Если не верите, то спросите об этом САЛИМГАРЕВУ Нурия Хаматовну, КУЗЬМИНУ Валентину Ивановну и САЛИМОВУ Розу Ивановну, проработавших в этой должности более 20 лет. Они-то вами доподлинно ответят сколько за эти годы малюсеньких билетов, по которым мы, пассажиры, занимаем место в автобусе.

В Юбилейный год 50-летия пассажирского предприятия может и грех роптать на трудности в работе. Кассир без труда нажимает на клавишу и из умной машины высакивает нужный билет. Счастливого пути, пассажир! А тогда...

Кассир должна была на каждом поясном билете заполнить много реквизитов: пункт отправки, пункт назначения, время отправления, год и занимаемое место в автобусе. Эти же реквизиты повторялись в корешке поясного билета.

А за оконком - шум и гомон. В тесном и душном помещении сотни пассажиров. Поэтому главным качеством в работе кассиров ценилось: быстрота в работе, точность и безошибочность в оформлении билетов.

Организовать отправку пассажиров, посадку, обеспечить выполнение графика движения, проводить в рейс и встретить автобусы с рейса - это задача диспетческой службы автовокзала. Из кадровых диспетчеров на данный период работает ОСТАЛЬЦОВА Галина Васильевна /стаж более 20 лет/. Многие уже на пенсии. Среди них: МЕЛЬНИКОВА Любовь Ивановна, УСМАНОВА Маймуна Калиповна, ДИНМУХАМЕТОВА Марьям Рамазановна и другие. Все они и те, кто сейчас трудится, заслуживают уважения и добрых пожеланий за честный и добросовестный труд.

1970	1971	1972

19 апреля. Пущен завод силикатного кирпича.

24 июня. Закончено строительство первого в городе ширококоренного кинотеатра "Чулпан".

24 июля. Бригада В. Филимонова приступила к монтажу первого в городе 12-этажного жилого дома.

7 октября. Установлена первая колонна харкеса завода крупнопанельного домостроения.

14 декабря. Бригада монтажников Р. Сабирязнова установила рекорд сборки крупнопанельного жилого дома за 20 дней, завершив монтаж пятнадцатого 60-квартирного дома.

31 декабря. Сдано в эксплуатацию 100 тысяч квадратных метров жилья.

ГОД 1971

31 августа. Сданы в эксплуатацию три новые школы.

20 ноября. Бригада монтажников Р. Салахова из Жилстрой-2 выступила с патриотическим почином: "Выполнить и перевыполнить задания каждого дня, каждой недели, каждого месяца".

ГОД 1972

31 июля. Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь завода крупнопанельного домостроения производительностью 120 тысяч квадратных метров жилья в год.

5 октября. Сдано в эксплуатацию здание общетехнического факультета филиала Казанского инженерно-строительного института.

2 Камы - древнейшая история. В 1780 году в селе Слудка, что расположилось в устье впадающей в нее реки Обы, люди нашли клад диковинных вещей - четырехсеребренных бледов и чашу. О находке доложили хозяину прикамской земель - графу Строганову. Тот затребовал ее к себе в Петербург. Ученые определили примерный "возраст" вещей - VI - VIII века нашей эры и происхождение - Древняя Персия (Иран) в Византию.

Эта находка положила начало знаменитой стратигонской коллекции серебра, которая после Великой Октябрьской революции стала достоянием Эрмитажа.

С тех пор археологи настойчиво искали и множества находили в Прикамье. Оказалось, что Кама - один из древнейших путей торговли пушнины. Уже в начале средних веков она использовалась большим спросом у величного Баязета и Среднего Востока. Из скота шли головные уборы, кафтаны, другие предметы одежды.

Центром торговли пушнины в Прикамье всегда были Чердынь. Там находилась резиденция князей скотоводческих племен, проходили большие пушные ярмарки, куда стекались пушники, добывавшие в отдаленном Нечерском крае. Об этом сохранились письменные свидетельства арабских путешественников Ибн-Фадлана, Ибн-Баттути и других.

В настоящие времена серебряные древнерусские бледы в Иране почти не сохранились. Почему? С распространением на Ближнем и Среднем Востоке ислама стали устраиваться из обхода изделия с изображением людей и животных, так как религиозная община эта требовала их уничтожения. Предприимчивые купцы скупали "увенчанные" серебряные вещи в увозили по Каспию, Волге в Каму на север, где производили выгодный обмен на соловьевые, горностаевые и другие меха.

Племена, живущие в Прикамье и добывающие здесь пушину, были идолопоклонниками. Они использовали серебряные чаши и блюда для языческих ритуалов подношения их на "спасенные" или как символы солнца.

Коллекции так называемого сасанидского серебра в Эрмитаже самые крупные в мире, и большинство ее экспонатов найдено в Прикамье, что говорит о его тесных и древние временах торговых связей с Востоком. И не исключено, что само название реки Камы - индийского происхождения, так как у местных жителей такого слова не было. По-видимому "Кама" означает

Диспетчер - главная фигура

Должность диспетчера одна из самых ответственных в службе эксплуатации. Работа сменная, постоянная колгота и гайдем в диспетчерской, телефонные звонки и оперативная писаница. В свою рабочую смену диспетчер редко бывает в относительном покое. Бывают сходы автобусов с линии - нужно найти замену. Срочно кому-то понадобился транспорт - изыщи возможность и исправь к клиенту. Потом водители подходят с вопросами, путевки сдают. Вот так всю смену при исполнении своих обязанностей диспетчер кругом крутится как белка в колесе. И зачастую в сложных ситуациях оказывается крайней.

Особенно трудно было работать диспетчерам в первые годы строительства завода и города. Может и проблем не было, если бы были дороги и было бы не чем называть автобусом ездить. А тогда новенькие "ЛАЗ-695" с избитыми до отказа пассажирскими бороздами бороздили бескрайние поля стройки по грунтовым дорогам. Не беда если погода позволяет. Кроме пыли и колхозания по кочкам из стороны в сторону ничего плохого нет, а что творилось в непогоду, как работали автобусы на линии - об этом могут рассказать очевидцы, работники службы эксплуатации.

Насима Айтмингареевна ТАЗИЕВА, зам. начальника автовокзала, поступила в ПАТИ в 1972 году диспетчером.

- В тот год, рассказывает она, - ЦДС была на Зелеваторской горе, а диспетчерские пункты находились на строительных объектах: автозаводстрой, НРЗ, литейный з-д, ТЭЦ, РИЗ, п. Энтузиастов и т. д.

Автобусы утром отправляли с двух точек: От кладбища на ул. Студенческая и потом с 30 комплекса в новом городе. С этих пунктов диспетчер отправит рабочих на работу и последним автобусом отправляется на свое рабочее место, которое находилось на одном из заводов или поселков. Распределяют автобусы по заявкам, а вечером отправляет рабочих по домам.

Помещения для рабочего места диспетчера не было и сначала выделялся автобус. Позже установили вагончики для диспетчеров и бытовку для водителей.

В обеденный перерыв диспетчер отправлял рабочих в столовые. Если автобус где-то задерживается, рабочие начинают возмущаться. Отдадут им свой диспетчерский автобус, а сама потом час - полтора стоим на холода. Так бывало часто. Ак-то один водитель сказал:

- Ну ты, девка, вспомниши эти годы на старости лет! Но о себе тогда не думали, думали о людях.

дорог не было. Особенно трудно было в бездорожье. От НРЗ до завода двигателей после дождей проехать на автобусе было трудно. Был случай, когда автобус свалился на бордюр и его поднимали сами пассажиры.

Помню в одном году работала на литейном. При отправке людей после первой смены из-за бездорожья люди сидели в автобусе по полтора часа, т.к. впереди был затор - целая вереница автобусов от Орловского кольца до Рыса. Расочарование возвращались домой к 20 часам и позже.



Тазиева Н. А.



Кузьмина
Валентина
Игнатьевна,
кассир.

Междугородние и пригородные перевозки - один из эффективных видов пассажирских перевозок в каждом отдельном регионе. Организация этих перевозок начинается с Автовокзала.

В нашем городе Автовокзал был построен в 30-е годы. Людей перевозили в близлежащие деревни на крытых бортовых автомобилях и то сезонно. Самый дальний маршрут был до Мензелинска - 59 км. Когда в середине 50-х годов появились маленькие автобусы "ЛАЗ", стали вводить другие маршруты: до Актаныша, Зайанска, Чистополя.

С начала строительства нижне-камской ГЭС и КамАЗа увеличились междугородние направления, такие как Бугульма, Казань через Чистополь /на пароме/.

После сдачи в эксплуатацию плотины через р. Кама были открыты маршруты до Менделеевска, Можги, Казани, Мамадыша, Благовещенска.

В настоящее время сеть междугородних маршрутов соединила город с 11 областями. Это Чебоксары, Нижний Новгород, Самара, Киров, Ульяновск, Бузулук, Абдуллино и др.

Только по территории Татарстана соединены с 43 городами и населенными пунктами.

С первого дня организации автовокзала, не жалея ни сил, ни себя, проработали и находятся на заслуженном отдыхе РОМИНСКАЯ Мария Константиновна, УСМАНОВА Маймуна Камаловна, МЕЛЬНИКОВА Любовь Ивановна, ДИМУХАМЕТОВА Марьям-апа, которые проработали более 20 лет.

Труд на автовокзала не из легких. Это ранние подъемы. К приходу пассажиров кассиры и диспетчер должны быть на рабочих местах, несмотря на дождь или снег, мороз или гололед. Это и работа в праздничные дни, когда надо побывать в семье.

Людям на автовокзала не хватает теплых слов в адрес водителей 2-й и 3-й автоколонны АО ПАК, которые в тесном контакте с работниками автовокзала добиваются выполнение производственного плана и повышения культуры обслуживания населения.

Н. ТАЗИЕВА
декабрь 1995 г.



Коллектив автовокзала

АВТОВОКЗАЛ



Его выбрали
удачно и,
надолго!

Начальник автоколонны № 5 ПАК ТАИПОВ Раис Закиевич - один из тех руководителей среднего звена, кто волею судьбы задержался до сего времени на выборной должности.

Помните, в начальные перестройческие годы, когда прокатилось волной нововведение: руководителей выбирать путем голосования? Вот и в объединении прошли волной собрания в автоколоннах и водители выбирали себе начальников сами. В некоторых колоннах "наломали дров", потому что не каждый добрый по душе человек способен умело организовать труд сотни подчиненных ему работников, держать в руках дисциплину труда.

Но у Раиса Закиевича все получилось благополучно. Возможно имел особый подход к подчиненным, но, как бы там ни было, а возглавляемый им коллектив успешно справляется с поставленными задачами. Сам он членнец. В ПАТП поступил в 1972 г., когда ему было 23 года. Работал на легковом автомобиле и обслуживал руководителей города и стройки. Возил заместителя по кадрам КГЭС Ханифа Кильмовича ШАЙХУТДИНОВА. С 1973 по 75 гг. трудился в ПУАТ. Там получил квартиру и возвратился в ПАТП. Работал в филиале № 2, I, 4. Последнее время обслуживал КВЦ на автомобиле "РАФ". Вот с этой работы и выбрали его начальником автоколонны. Сейчас в его распоряжении в среднем 60 человек. Это водители грузовых, легковых служебных и спецавтомобилей. Коллектив работает слаженно, с полной отдачей сил.

Раис Закиевич довolen не только своей работой, но и отношением к труду каждого водителя. Среди водителей-ветеранов много лет трудятся ВЕСЕЛОВ Василий Михайлович, ЛОБАНОВ Алексей Федорович, ТЕТЕРИН Федор Спиридонович. Работает и брат Рустам, а также много молодых водителей, которые работали до службы в армии и после демобилизации возвратились в родной коллектив. Здесь они чувствуют себя как дома.

историческая справка
о Набережных Челнах.

1917г.-	1973г.- Слан ДК "Энергетик".
1974г. -	Слан к-тр "Автозаводен".
1974г.-	Сланы 1-я очередь РИЗа.
1975г.-	Зарегистрирован 200-тысячный житель в Н.Челнах.
1919г.- 1973г.-	Открыт Камский автомехин. — На линейном отделении обучалось 1300 чел., на ре- чевом — 1880. 1-й выпуск — в 1976 г.
1970г. в мае	1970г. — Первые самолеты в аэропорту "Бегишево".
1920г.	1976г. — 350 тет Набережным Челнам.
50г.	1977г. — Указ с награждением за ввод 1-й очереди КамАЗа.
В этом	1978г. — В школу пошли коренные "камазята". Только в Н.Челнах есть школа /в 31/, где 16 первых классов.
1921г.	1975г. — 30 лет Победы. Челнинцы воодушевили монумент Славы в память о погибших в годы гражданской и Отечественной войн.
1941-45г.	9.05-75г. — Комсомольцы совершили мотопробег в Волгограде с Мамаевым Курганом привезли частичку священного огня.
951г.	Почетное право замечь речной огонь было предоставлено Героям Советского Союза И.М.Манилову, Н.Л.Якупову и В.Б.Корданскому.
865г.	Композицию скульптуры создал И.Ханов, который в своей работе обращается не к прошлому поколению, не к настоящему, а к потомкам.
1969г.	Это гордая птица, парящая над городом — зовет с собой в полет, на новый подвиг.
III-69г.	Будоражит сердца умы.
У-70г.	1978г./конец/ — затопление котло- ана и перекрытие Камы.
II-70г.	1979г. — Открытие наивысшая ч/з шлюз.
Х-70г.	1979 г.—Открыта школа искусств- елистическая в Татарии.
1977г.	18.04-70 — в канун 100 лет Ленина из заводе силикатного кирпича получена первая про- дукция.
в т.	К.Р.С.
ку от	
1971г.	
1971г.	
1971г.	
1-72г.	
III-72г.	
/	

ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ
КАМГЭСЭНЕРГОСТРОЙ —
КРУПНЕЙШАЯ
СТРОИТЕЛЬНАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ
ПРИКАМЬЯ



Любую из строительных профессий вы сможете получить с отрывом или без отрыва от производства в центральном учебно-курсовом комбинате и в его филиалах, а также методом обучения непосредственно в строительных бригадах.

К НАМ МОЖНО ДОЕХАТЬ:

— ПОЕЗДОМ до станции Круглое Поле Куйбышевской железной дороги;

— ТЕПЛОХОДОМ по Волге, Вятке, Каме до пристани Набережные Челны;

— САМОЛЕТОМ до аэропорта Бегишево.



Раньше было интересно.

БЫКАШЕВ И.И., водитель-инструктор а/к № 3 ПАТИ-1 рассказал, в 1971 году приехал он на стройку с молодой женой из Оренбургской области. Аили сначала на частной квартире на Зелеваторской горе, полгода в вагончике. А когда дали в доме 15/9 малосемейку /Бис/, почувствовали себя самыми счастливщиками. Это "счастье" длилось 9 лет. Вагончик первой казался лучшим благом. Имеет двоих детей. Душими и интересными годами считает 1971-75 годы. Они были трудными, но интересными. А сейчас живем без цели, без интереса.

Бычье в городе было три старых моста. По первому маршруту возили пассажиров с Зелеваторской горы /речпорт/ до ОК КГС / 4/2/. Ехали мимо старого кирпичного завода через деревянный мост, который не мог выдержать такой поток автомобилей. Еще был маршрут с Зелеваторской горы в п. ЗНБ. Жажин по плохим дорогам быстро выходили из строя. Бывало на маршруте № 5 15 дней работает, а 15 дней стоим в ремонте. Помнили открыли новый маршрут до нового города с конечной остановкой около "Батыра" /будущего/. Засыпали площадку щебенкой, бетоном. А ее так изменили автобусами, приходилось пассажирам сначала толкать автобус с площадки, а потом садиться. Вздохи и по 1-й дороге, уложенной бетонными плитами, пока не построили мост и не открыли новую дорогу по Н-Челнинскому проспекту.

Несмотря на все трудности, все же было интересно работать и жить. Настоящим запоминающимся событием было открытие кинотеатров, да, школ, магазинов. В магазинах раньше были очереди. Чтобы купить яблоки, апельсины, старались раньше занять очередь, что может и нехватить. А сейчас в магазинах всего много, нет очередей, но и желания покупать нет. Жизнь совсем другая.

декабрь 1995 г.



Федотов Ю-З/к

ПРИЕЗЖАЙТЕ ЖИТЬ И РАБОТАТЬ В НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ!



Где-то я уже писала, что должность диспетчера главная в отделе эксплуатации. От диспетчера зависит все: и выход автобусов на линии, и хорошее настроение водителей, и выполнение планового задания и даже культура обслуживания пассажиров.

Диспетчер для водителя бывает и "палочкой-выручалочкой", потому что понимает любую ситуацию и может заменить, подменить водителя на линии. Ад мало ли бывает жизненных ситуаций?

Диспетчер так загружен работой, своими должностными обязанностями, что его редко увидишь на каком-то собрании или общественном мероприятии, поэтому они почти никогда не попадают под объектив фотоаппарата и не оставляют фотографий на память потомкам.

Вот и Галина Петровна одна из таких диспетчеров, для которых : работа - работа и праздник - работа. И если учесть, что кадровыми диспетчерами становятся самые выносливые, самые терпеливые, самые добросовестные, то и про Галину Петровну можно сказать, что для нее работа диспетчера - это праздник длиной в 24 года.

Браздник - 24 года.

В далеком 1971 году поступила она кондуктором, а через месяц начала трудиться в диспетчерской. На Элеваторской горе в её ведении был таксопарк и автоколонна междугородных и пригородных автобусов. В 1977 году перешла в филиал № 2 и работала с пиной Никоноровой в отделе вахтовых перевозок.

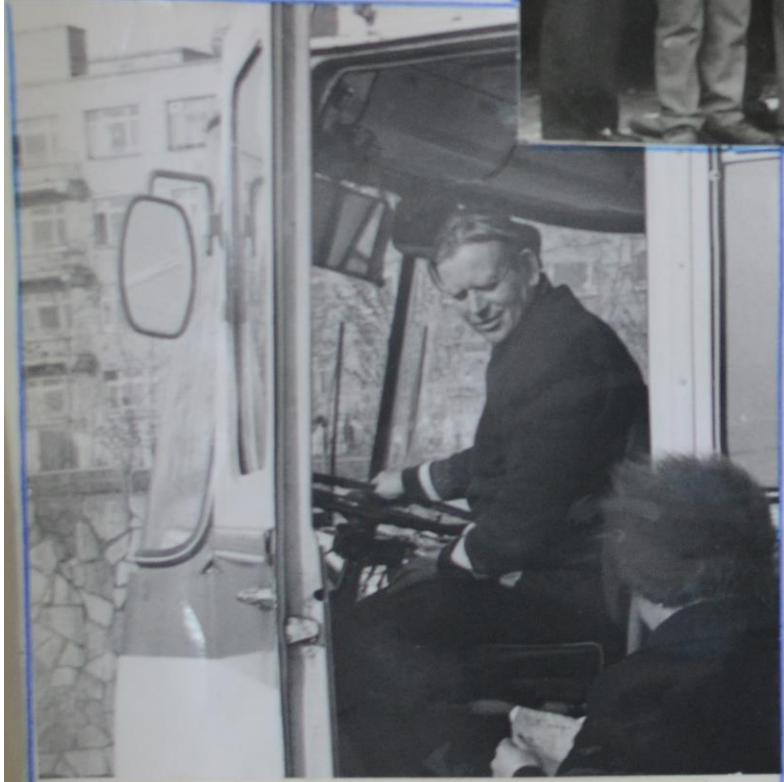
И везде главный критерий в работе для Галины Петровны прежде всего - высокое чувство ответственности за порученное дело.

Взамен полной отдачи себя любимому делу Галина Петровна получает уважение не только водителей, но и всего коллектива ПАК и заслуженно пользуется авторитетом.



декабрь 1995 г.





Комелев Иосиф Николаевич на работу в ПАТП поступил в марте 1973 года и был одним из лучших бригадиров водителей на протяжении всех лет, вплоть до выхода на заслуженный отпуск.



Вот о чём рассказали коротко накануне празднования 50-летия пассажирского авторпредприятия два начальника автоколонн ПАК:

МУСТАФИН И.И. - работает с 1977 г. - водитель, механик, наставник, начальник б-й а/колонны.

ПЕТРОВ А.Н. - прибыл в 1979 году после окончания Васильевского автотранспортного техникума, - работал механиком ОТК, мастером ТО-1,2, механиком а/колонны, начальник а/колл. #..

Оба солись в одном мнении: раньше предприятие легче было жить, так как все организации предварительно оплачивали за пользование автобусами. Часто поступали новые автобусы, парк обновлялся. Был свой училищный для подготовки водителей. Всё это хорошо.

Но и проблемы были. Что стоила одна заправка автобусов? Тратили на неё много времени, отсюда лишний пробег, перерасход горючего, нудные очереди.

Что касается коллективной оплаты труда, то она имела свои плюсы и минусы.

Сейчас, в нынешних условиях работы, в уходящем 1995 году в работе водителей есть преимущества. Каждый работает за себя: чем больше будешь стараться, тем больше заработаешь. Есть своя АЗС рядом с новым КИП.

Нужно отдать должное директору ПАК Сагадату Гареевичу ГАРАЕВУ за умелую организацию работы всего коллектива в такое сложное время. Он смог наладить работу так, что коллектив работает стабильно и регулярно получает заработную плату. А ремонтная зона является показателем высокой организации труда ремонтных рабочих по обеспечению технической готовности подвижного



На дворе декабрь 1995 года. А 24 года назад из далекой отсюда Украины по комсомольской путевке приехал в Наб. Челны на строительство КамАЗа обаятельный на вид и скромный по характеру парень 21 года - Дубинин Николай Прохорович.

Не мог он знать заранее, что его здесь ждет, как сложится личная судьба. Знал только одно - работы для него хватит.

Вначале устроился водителем в СУМ-2 УИС КГБС, а с 1972 года перешел работать в ПОПАТ. Вот с этого момента и началась у него интересная трудовая биография.

Но сейчас я прерву рассказ о нем и представлю читателям очень интересный документ, который относится к нашему герою - переведенную

с украинского языка заметку под названием

Материнское счастье

"Что такое счастье? Каждый человек понимает его по разному. А материнское счастье - дети. Это вам охотно подтвердят Галина Ивановна Дубинина, которая родила десятерых сыновей и дочек. - Правда, если бы не дети, для чего тогда жила бы на свете, для чего топтала бы эту землю? - говорит Галина Ивановна.

И мать, веселая, ласковая женщина, берет на руки самую маленькую, светлоскую Тоню.

- Спрашиваете, тяжело ли мне в жизни бывает? Знаете, как говорят: "у ребенка заболит ручка, а у матери сердце. За 24 года замужней жизни Галина Ивановна подарила Отчизне пять сыновей и пять дочерей. Четырех уже и на ноги поставила. Старшая, Тамара, работает в Киеве крановщицей.

- А хотите про всех вам расскажу? Про Тамару вы уже знаете. Светлана - ветфельдшер. Николай служит в Армии. Владимир - механизатор, а Петро - учится на механизатора. Двое детей у Галины Ивановны школьного возраста. Саша ходит в шестой класс. Люда - четырехклассница. А Валя, Сережа и Тоня - дошкольники.

- Вот и вся моя гвардия.

- Оказывают ли Вам помощь?

- А как же. Государство каждый месяц платит деньги. Да и старшие дочки высыпают из своей зарплаты. Зарабатывают они не плохо. Главное, чтобы мир был. Это моя заветная мечта. Встаю и ложусь - только про это и думаю.

- И последнее. Указом от 15 апреля этого года Президиум Верховного Совета СССР присвоил Галине Ивановне Дубининой почетное звание "Мать-героиня" с вручением ордена "Мать-героиня" и грамоты Президиума Верховного Совета СССР.

На этой поблекшей от времени газетной вырезке, которую Николай Прохорович бережно хранит среди множества почетных грамот, дипломов, свидетельств и т.д., нет даты выпуска. Да это и неважно. И комментировать этот материал нет смысла. Важно другое. Теперь то нам понятно, откуда у Николая Прохоровича такое доброе и чуткое сердце, внимательное и заботливое отношение к людям.

Его 24 года трудовой деятельности в пассажирском предприятии можно вместить в три строчки:

1972 - 86 год - водитель, бригадир

1986 - 93 год - начальник ОМТС

с 1993 года - зам директора по снабжению с добавлением справки об окончании КАМИ без отрыва от производства в 1992 году.

Вот, казалось бы, и все.

Но, если бы кто знал, какой у Николая Прохоровича есть клад, характеризующий его со всех сторон жизни. Я даже не буду пытаться перечислять все его награды, почетные грамоты от Минавтотранса, Таттрансупраления, ЦК ВЛКСМ и т.д., различные свидетельства и дипломы как личные, так и коллективные - комсомольско-молодежной бригады, которую он возглавлял на протяжении многих лет. Их настолько много, что устанешь писать. А вот то, что Николай Прохорович в 1977 году Центральным Комитетом ВЛКСМ удостоен был чести быть сфотографированным на ордена Октябрьской Революции Красноармейского крейсера "Аврора" - это интересно узнать всем. Немало благодарственных писем получил лично он и коллектива бригады от пед. коллективов школ за воспитание подрастающего поколения.

Счастья, здоровья и успехов Вам, уважаемый Николай Прохорович, на долгие-долгие годы!



Есть что вспомнить!

Трудовая биография КОМАРОВА Петра Андреевича началась в г. Альметьевске. После школы выучился на водителя, служил в армии, а после работал слесарем и водителем в Альметьевском ПАТП.

В 1972 г. начал возить чадинских пассажиров на разных маршрутах. Бригадирствовал. Коллектив его бригады постоянно занимало место в соцсоревновании. По итогам работы 9-й пятилетки в связи с пуском первой очереди Камаза награжден медалью "За трудовое отличие".

Перенес все тяготы жилищно-бытовых неустроек: жил с семьей во времянке, в вагончике, в женском общежитии, в малосемейке. Квартиру получил в 1983 году.

Всегда все так, как и у большинства кадровых работников. Зато есть что вспомнить, особенно те первые грунтовые дюроки, по которым приходилось водить, а может точнее "выводить" из строя тогда еще новые автобусы "ЛАЗ-695".

50-летие со дня организации предприятия воспринимает с чувством гордости и удовлетворения.

- Не хватало душой, скажу, - начал свои воспоминания о работе Петр Андреевич, - очень нравилась организация труда в годы работы ДИЛЕСОВА А.А. Несмотря на усиленный ритм работы автобусов, их поломки, работа в ремонтной зоне на Элеваторской горе была организована на высшем уровне. Бывало приезжал во 2-ю или 3-ю смену на заявочный ремонт, а боксы пустые. Слесаря сидят около ворот и ожидают прибытия поломанных автобусов. Но такое благородство было недолгим.

Сейчас, анализируя прошедшее время, порой не укладывается в голове как ответственные работники службы эксплуатации Дмитриева Николая Никоноровича, Сагитов Альберт Мухитдинович, шутов Виктор Сергеевич и другие так умело организовывали работу автобусов на разных маршрутах? Это их заслуга в том, что организация пассажирских перевозок в нашем городе ставилась в пример не только в Татарстане, но и по РСФСР.

Пусть не обидятся на меня некоторые технические работники, но такого, как Анатолий Иванович Бобровников сейчас нет.

Он воспитал и передал свой опыт организации труда по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей своим преемникам: Шакшину Александру Георгиевичу, Загуминову Николаю Алексеевичу, Похлебухину Алексею Сергеевичу, Кулеву Аидару Мансуровичу и многим и многим другим.

- Когда я смотрю на нашего директора ПАТП Гараева Сагадата Минигерәевича, - вспоминает самые трудные годы, когда он, будучи зам.директора по кап.строительству, занимался устройством жилья для работников ПАТП, которого в наличии по сути не было. Придешь к нему, пожалуешься, посетуешь на личные семейные проблемы, а он, вместо того, чтобы коротко ответить /как это делали многие/ "жилья нет, ждите, не мешайте работать!", - выслушает, почувствует, пообещает и... на душе легче становится. Хорошо, что Сагадат Гараевич в такое трудное время взялся за руководство коллективом ПАК. Главное в работе: беречь транспорт, уметь считать деньги и экономно их расходовать. В таких условиях жить можно.

Декабрь 1995 г.

Русудзе А.



ЧЕСТЬ К СОВЕТСКИМ
ВОИНам



С 1976 г. по 1983 г. развитие предприятия продолжалось под руководством Мотыгуллина Шавката Нурхаметовича. На базе ПАТП было образовано объединение с тремя филиалами и головным предприятием. Объединение становится показательным не только по Татарстану, но и по РСФСР.

1978 =
1983 г.г.



МОТЫГУЛЛИН ШАВКАТ НУРХАМЕТОВИЧ.



Головное предприятие -



ВНЕДРЕНИЕ НОВОЙ ТЕХНИКИ И ПЕРЕДОВОЙ ТЕХНОЛОГИИ ПОЗВОЛЯЕТ ПОВЫСИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА РЕМОНТНЫХ РАБОЧИХ, ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ТО И ТР ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, УЛУЧШИТЬ УСЛОВИЯ ТРУДА НА КАЖДОМ РАБОЧЕМ МЕСТЕ.



БРИГАДА СУСЛИНА П.Д. ЗАНЯВШАЯ 1- МЕСТО



Глядя на снимки строящегося города Набережные Челны, может показаться, что они росли как грибы, а различные организации действовали по конвееру: четко и слаженно.

Но жизнь, тем более трудовая - это не сказка, тем более на Всесоюзной ударной стройке такого размаха, как на берегах Камы.

Сейчас, когда наш город "обут" в прекрасные магистрали бетонных и асфальтированных дорог, когда всюду порядок и чистота, с трудом вспоминаются годы перевозки строителей по грунтовым дорогам, доставляя их к траншеям и котлованам, вырытым на чистом поле. Об этом хорошо могут рассказать первопроходцы - транспортники, кадровые работники эксплуатационной службы: водители, диспетчеры, руководители среднего звена, чей рабочий день начинался задолго до "петуха" и заканчивался ближе к полуночи..

Это они могли поведать сколько автобусов из-за вынужденных поездок по бездорожью рвали на себе "боки", коряили рессоры, пороли шины, укорачивая свою эксплуатационную жизнь, временно списывались из-за непрочности?

Нелегко давались первые годы строительства всем автомобилистам и прежде всего водителям. А они в нашем коллективеroleю судьбы были и есть самые опытные, самые доляне, самые выносливые и понятливые. Э то благодаря их старанию и самоотверженности предприятия постоянно спаргалось с поставленными задачами. Своевременно и качественно осуществляло пассажирские перевозки, обеспечивало культурную обслуживания населения.



Грабное —



Всякий, кто живет в городе Набережные Челны, обязательно высказывает свое мнение о городе, о людях, о транспорте.

Побережье Челлы — это город, к которому мы, жители, испытываем разные чувства.

Лицо города - это люди. Именно люди дают полную характеристику всей городской жизни. Чистота и порядок на улицах города, на территориях каждого предприятия. Красивый и изразцами оформленный вход в новых комплексов. Ухоженные автобусные остановки. Приветливо оформленные вывески торговых и других организаций. Все это дело рук челябинческих мастеров - таков и город.

Акцо наших предприятий: АГА, АГИ,
ПАГП, ПОЛМАС, НИИ, НАК, в зоне ЧАЭС-1, с, ходо-
ром в декабре 1990 года исполнилось 20
лет, - тоже определяют люди: рабочие: НПР,
служащие предприятия. Поэтому и к нам мож-
но отнести определение: какова мы, таково
котри из трудные годы, пройденные коллек-
такаЗа и города, развал вышего Союза,
пного объединения, - нашему коллективу/
тому что все успехи были достигнуты слаго-
каждого члена коллектива, его упорству,
известной, достоверности, порядочности.

Строительство КамАЗа стало смыслом жизни для многих работников пассажирского транспорта. Лучшие годы их жизни отданы своему предприятию. Много пришлось перенести трудностей и успехов, неудач и походов при строительстве заводов, города и своего предпринятия.

Прибывали люди, транспорт в ростом города увеличивался и парк автомобилей. Поступало многое из СССР в сутки.

Неутомимая жажда знаний привела Плакольч А.И. к поступлению в БАТИ на отделение "ТО и ремонт автосоислей", который он окончил в 1971 году и возвратился в свой коллектив, где работает по настоящему вре^ка.

Многие специалисты обязаны своим знаниям Васильевскому автомеханику, который стал кузнецом копров для Троллейбусов.

имел среднее-специальное образование, в годы строительства КамЗа устроился в ПАТИ водителем 1 класса Радченко Виктор Васильевич. Потом работал начальником автоколонны, продвигаясь по служебной лестнице до начальника промфилиала ПАК.

Радченко В.Н., скромен, честен, застуپець за славых. Ему
есть до всего дело. Он искренне озабочен судьбою колгектива.
Открыто и уважительно разговаривает со всеми: будь то руководо-
дитель подразделения, слесарь, водитель или вахтер.

Вместе с начальником производства ПЛАКОИЛЬМ А.Г. он работает над вопросом снижения расходов, изыскивает пути повышения доходов, принимает меры к улучшению состояния автотранспорта, заботится о благосостоянии своих подчиненных. Рядом с РАДЧЕНКО Виктором Васильевичем нет и не может быть людей, равнодушных к нему и к его делам, планам. У большинства, кто соприкасается с ним, он вызывает искреннюю симпатию, уважение. Вместе с тем, он может быть твердым, решительным, защищая свои принципиальные позиции и людей.

Много ветеранов труда трудятся в коллективе промылиса. В моторном цехе более тридцати лет трудятся КУКЛЮК А.И. и ГАРАВЫЙ С.С., которые за заслуги в труде были отмечены правительственными наградами.

В сварочном цехе многие годы работают над восстановлением старых автомобилей БЕЛУСОВ М.И.,
БЫЧКОВ А.А., СОЛОДОВ А.А., ПОДЧЕРКО В.А.

В агрегатном цехе восстанавливаются изношенные детали, узлы, агрегаты
шахтеров Н.Ш., АЛРУ, ДнепроГЭС т.д.



А всем хорошо трудиться помогают работники котельной, ОГМ, ОГЭ: РАХИМОВА А.Г., ИСЛЯНДУЛОВА А.С., МИНАЕВАНА А.И., ХАЛИТОВА Г.А., КАМБАЛДИНОВ Ф.И., БАКУЛИН В.П., АСКАР В.И.

весь в нашем коллективе и водителями, которые относятся к числу ветеранов. Это: СМОЛЯГИН М.И., БОНДАРЕВ В.И., АХМЕТОВ Д.Б., АСТАФЬЕВ Г.А., ГАЗИМЗИНОВ Н.Г., ДАНЬШОВ В.М., НИГМАТУЛЛИН А.И., САФИН А.Х., СТОЙКОВ В.Л., САДЫКОВ В.В., САЛИХЗИНОВ М.С., УСТИНОВ В.С., ХАФИЗОВ Ф.Л., АМИДУЛЛИН А.А. и их руководитель АБЫЗОВ И.Н., которые начинали эту стройку с первого кирпича, с первого ковша земли. «Платили все трудности бездорожья, неустройство быта, нехватку людей. Работали сутками.

Глядя на таких людей, возникает чувство гордости за свой коллектив, егэ дружный многонациональный народ с щедростью в душе, простотой, исключительной искренностью, уверенностью в завтрашнем дне.

В пассажирском предприятии трудятся немало трудовых династий. Среди них: ХАИРУТДИНОВЫ, ТЕНЬКОВЫ, ГАРИФУЛЛИНЫ, ВАСИЛЬЕВЫ, ИВАНОВЫ, МУРТАЗИНЫ и другие.

БАСИЛЬЕВА Наиля наиловна в пассажирском промысле работает с 1974 года. Начинала работу кладовщиком промсклада. Затем избиралась председателем профсоюзного комитета, а с 1991 года работает в отделе кадров промфиилиала. В 1991 году эта работа для нее самая подходящая. Помощник работника.

на мой взгляд эта работа дала многое. Во-первых, она очень серьезный и ответственный работник, во-вторых, умеет работать с людьми, поэтому среди коллекционеров он пользуется авторитетом.



"Трио" Ветеранов.

Весь люди, которые вызывают всеобщую симпатию в повседневной жизни как в быту, так и на работе. К таким можно отнести Василия Ефимовича СУМИНА, слесаря-инструментальщика пассажирского автокомбината. Спокойный и уравновешенный, серьезный и требовательный, отлично владеющий своей профессией человек.

Вот уже 23 года трудится он в пассажирском предприятии. Первые 4 года был бригадиром автослесарей. Затем одиннадцать лет руководил коллективом участка заявочного ремонта автомобилей в головном предприятии ПОПАТ. В 1988 году торжественно и тепло проводили его на заслуженный отдых. Но... не стареет душой ветеран. В 1991 году Василий Ефимович охотно откликнулся на приглашение поработать на строящемся гараже-400. Для руководства он был не просто исполнительным и знающим свое дело работником. Учитывая его богатый опыт, возлагалась надежда вместе с обустройством гаража внедрить новаторство в производство ремонтных работ

Сумин
Маслова
Хуснуллин

И надежды оправдались, потому что Василия Ивановича по праву можно назвать в рационализаторском деле преемником заслуженного рационализатора Василия Ивановича КОЗИНА, ныне пенсионера. Сегодня каждый ремонтник знает, что имеющийся вспомогательный инструмент на участках - это шедевр творение рук Василия Ивановича и его верных помощников Минзагира Миннегуловича ХУСНУЛЛИНА / работает в предприятии с 1977 г./ и Валентины Гавриловны МАСЛОВОЙ, по профессии токарь-универсал с большим стажем. Вот это своеобразное "трио" и помогает внедрять в производство как можно больше новшеств. Это и съемник по снятию редукторов с автомобилей, и приспособление по испытанию пневмоподушек, и матрицы по изготовлению всех видов резино-технических изделий и много других изобретений, позволяющих облегчить труд ремонтных рабочих и повысить производительность труда.

За достижение высоких показателей в труде у каждого инструментальщика есть много поощрений.

Хорошо, что есть такие люди, любящие свою профессию и приумножающие достижения производственной ячейки - коллектива автотранспортников, празднующих в этом году свое 50-летие. Честь им и слава!

А.С.Похлебухин, начальник производства ПАК.
Ноябрь 1995 года.

Маслова В.Г.

В Наб.Челны приехала в 1975 году и сразу поступила в ПАТП токарем. Считает, что в этом ей повезло - попала в очень дружный коллектив, к хорошим людям. Работали в первые годы в три смены. За смену изготавливали по 300 футерок. Мила сначала на частной квартире, а потом по ходатайству бригадира Похлебухина А.С. получила малосемейку. Затем получила квартиру. Сейчас на пенсии, но продолжает работать. Декабрь 1995 г.

Скромность украшает
человека

В этом году исполнилось 25 лет непрерывной работы в одном отделе, на одной должности техника по планированию технического обслуживания автомобилей Надежды Петровны Ушаковой.

Бё родословная из жана челнинская, "горская". И живет она на Зеленаторской горе в своем доме вместе с мамой, которая до пенсии тоже работала в нашем предприятии.

Трудиться Надя начала рано. После 8 класса поступила работать на телеграф и одновременно училась в школе рабочей молодежи. Получив среднее образование, поехала к родственникам в г. Карпинск Свердловской области. Училась на токаря, работала на машиностроительном заводе около двух лет. Возвратилась на родину и в Менделеевском доме быта приобрела профессию мастера по пошиву легкого платья. После смерти отца возвратилась домой и с марта 1970 года она постоянный член коллектива ПТО. Надежда Петровна любит свою работу и предана ей настолько, что не найти границы между личной и производственной жизнью. Её характеризует удивительная скромность, трудолюбие, корректное, вежливое и внимательное общение с водителями и коллегами. Пользуется уважением в коллективе. Еще есть у нее одно весомое преимущество пожалуй у всего коллектива. За четверть века, отданных предприятию, она ни разу не была на больничном листе. А это значит, что она отдавала себя все до отказа служению любимому делу. В награду за это было не очень много поощрений, но окружающие её люди видят в ней много достоинств и любят за простоту и старание.

Рядом с Надеждой Петровной трудится в отделе около 20 лет инженеры ВОРКОВА В.Д., ЗЛОБИНА Н.А., прибывшие в ПАТП после окончания Васильевского автотранспортного техникума, 10 лет - инженер ЗАЛЕЕВА Р.Н., и ведущий специалист ХАЗРАТОВ И.М., у которого все впереди.



декабрь 1995 г.

новых и изношенных "до дыр", а также следили за сроком эксплуатации аккумуляторов.

۱۷۹

萬葉集
卷之四
四
C.P.

ЗВОД-
А В ПЕЧАТНИ
ЧОТКО
ВИКИ ТО
Ю З
МЧЕ

различны
маться
и под-
чинять

и посто-
и новой
лучшения
ых мето-
вование

ных местной организаций профсоюзной национальной федерации под руководством

ную органи-
оры объедине-
но на улуч-
шения.

Антона БАГАУТДИНОВ Ринат — челябинец, родился в 1954 году. Работать начал после 8 класса. В НАТИ поступил учеником автозаводчика и обучал его Горбунов Е.Г.

Ринат считает, что раньше работали интереснее. Оно и по-
нятно, были молодые, а в те годы комсомол был активным про-
водником всех идей и интересных начинаний среди молодежи..
Комсомольско-молодежная бригада автоэлектриков, возглавляемая
Багаутдиновым Ринатом, в 1975 году включена в состав своей
бригады героя Советского Союза, земляка Гарифуллина Газинура,
получив право называть свою КМБ именем героя, который по-
торил подвиг Морозова.

Коллектив бригады поддерживал тесную связь с молодежью с. Сугушмы Лениногорского района ТАССР. Устраивали конкурсы, дискотеки...

Как это было недавно и в то же время давно! Теперь каждый работает за себя, а коллективном труде остались одни воспоминания.

Сын татарского народа Газинур Гаффутдинов — герой Великой Отечественной войны, с фашистами захватчиками, повторил подвиг Александра Матросова, заслонив своим телом альбатру из бражеского десанта. Удостоен звания Героя Советского Союза. Высоко чтят имя героя в бригаде коммунистического труда по ремонту электрооборудования участка № 3 головного предприятия производственного объединения «пассажирского авторемонта» (ПОПАТ).

Члены бригады выступили недавно с инициативой заложить памятника родине героя. Она нашла горячую поддержку в бригадах водителей ПОПАТ З. Хусаинова и Н. Дубинина, которые также решали передать им землю для постройки памятника.

Мыслы о том, чтобы в бригаде Героя Советского Союза и носить его имя, родились у членов коллектива до 1975 года — в канун 50-летия Башкирии. — Замечательно, грустят хорошими делами Победы. Но это живут газинуровцы.

«Здесь работает комсомольско-молодежная бригада имени Героя Советского Союза - Газинура Гафитуллина», — гласит «Макет» на стене НИИ «Сироты». — 32 человека. Пятеро из них — комсомольцы. Бригадир — Ешат Раскулидина, кандидат в члены КПСС. Средний разряд у членов коллектива — четвертый, а среди них возраст — чуть более 20 лет. Тот самый, в котором совершил Газинур подлин.

Работное место бригады — небольшое, но уютное, и это добавило оформлению помещения с разместившимися вдоль стел специальными оборудованием. Часть его изготовлена своими силами. В эти дни автомеханик Михаил Чернышев с помощью товарищ по бригаде занимается сборкой стендов для проверки электромагнитного зажигания.

Немало других инженерных приспособлений придумано рационализаторами, чтобы быстро провести диагностику и устранить неисправности электропроводки на автомобиле. Все это как нельзя лучше способствует тому, что скромно существо задания выполняются в срок и с отличным из-

но и наладка производственной связи с комсомольцами колхоза имени Калинина на селе Сутуши Лениногорского района ТАССР — землякам и героям.

Вот уже семь лет комсомольцы города и села создавали крепкую дружку. За это время автомеханик и электрообмотчики бригады уналичили много нового и интересного в жизни. Газинура, не раз державший перед его взорами отчет о своих трудовых делах, в каждую поездку комсомольцы организуют для молодежи села концерты, языческие лекции. Приносят и своим делам и ребят из 7, а также класса политехнической школы № 3 города.

Вместе с смолохинским колхозом имени Калинина

Тенекова, Любовь Блезюк, а также сотнями квалифицированных специалистов Сибири, демонтирующей этот другой колхозный комплекс, стала высокая ответственность за право и честь носить имя героя. По итогам социалистического соревнования за первую квартал второго года одиннадцатой пятилетки, начиная с этого момента и получив санкции, Илья Тенекова распустил бригаду.

Нет сомнения в том, что повышенные обязательства, взятые на голову 60-летия образца бригады СССР, бригада Газинура Гафизутдинова успешно выполнит.

Вместе с молодежью колхоза имени Калинина Н. АНДРЕЕВ

Начальник производства Г-400

22-й год работает в пассажирском предприятии ПАК/ Алексей Сергеевич ПОЛЯУЛИН.

В Набережные Челны приехал в 1969 году из г. Пермь, где работал в Доме культуры после окончания кульпросвет-училища. Когда началась всесоюзная ударная стройка на Каме, списался и, получив вызов, приехал. В горисполкоме присягли на должность председателя ФСВеда /общество спасения на водах/. По сути дела это общество пришлось самому создавать и организовывать работу. Там прошло четыре года. А потом пришлось искать работу "по-дешевке" и выбор пал на ПАПИ. С 1974 года пять лет работал бригадиром токарей. Токарный цех тогда размещался в небольшом помещении размером 6x20 м. и располагались в нем: 4 токарных, 1 сверлильный, 1 фрезерный, 1 шлифовальный и 1 строгальный станки, которые обслуживали 35 человек. Работали в 3 смены, т.к. объем работы был очень большой.

Гл.инженер БОБРОВНИЧИЙ Анатолий Иванович и зам. гл. инженера АРТЕМОВ Владимир Васильевич не только создавали условия для бесперебойного обеспечения парка необходимыми деталями и запчастями, но и принимали меры по внедрению передовых методов труда, расширяя возможности ремонта автобусов своими силами. Поэтому в ремонтной зоне работа была направлена, но интересной, даже творческой. С 1979 г. Алексей Сергеевич переведен начальником участка.

Социалистическое соревнование, состоящее в коллективе создавали предпосылки к укреплению трудовой дисциплины и улучшению качества работы. Недаром коллектив токарного участка цеха и участка, возглавляемый Алексеем Сергеевичем, неоднократно занимал призовые места и награждался как морально, так и материально.

В 1987 году Алексея Сергеевича, как одного из опытных руководящих работников технической службы, переводят



*Мы
шагали
пятилеткам*



Если соизмерим автотранспорта, как и любой другой техники, является Лошадиная Сила, то прошедший 50-летний период развития нашего предприятия, как и автомобильного транспорта в г. Набережные Челны легче соизмерить с пятилетками, нежели подводить итоги каждого года.

А пятилетки, начинав с первой, т.е. с 1929 года, сопровождали нас по жизненному пути, нацеливая через каждые 5 лет на новые и новые рубежи, ставя перед всем народом задачи на ускорение развития общества и взятых обязательств на пути к заветному светлому будущему — коммунизму.

И если цели, по-нашему разумению, были благородными и устраивали нас браться, сломя голову, за свершение великих дел и идей, то ускорение жизненных процессов по осуществлению поставленных задач, выражаясь языком автотранспортников, порой требовало срочного нажатия на "тормоза", добыв не сломать себе шею на наших необустроенных дорогах с буграми и кочками...

Каждая из последних хотя бы пяти пятилеток /8, 9, 10, 11 и 12, /тринадцатой/ несуждено было быть видимо из-за несчастливого числа/ выражала определенный ориентир, по которому должна была жить и двигаться дальше наша страна, т.е все мы, и мы двигались. И всем нам очень хотелось сделать жизнь если не сказкой, то такой, в которой жилось бы только, вольготно и хорошо!

В 8 пятилетке в нашем городе продолжалось строительство Нике-камской ГЭС, начатое в 1954 году. В конце пятилетки начато строительство КамАЗа.

И коллективы предприятий автомобильного транспорта города вместе со строителями-первоходцами находились в одном строю и приближали тот день, когда на берегах Камы будет возведен комплекс заводов по производству большегрузов и вырастет большой полый город.

Сейчас нам легко сказать: мечты сбылись! Но какой ценой? Какими усилиями каждого, кто принимал участие в строительстве, метр за метром бороздили гектары бескрайнего поля, рылись котлованы, устанавливались опалубки, возводились бетонные сваи? Мы с вами, уважаемые автотранспортники, этого не делали. Но без нас эту работу не смог бы сделать никто. Ни один строитель не мог добраться на строящиеся объекты без автомобильного транспорта. Поэтому по правде можно сказать, что первыми, кто просыпался далеко до восхода солнца, были водители автобусов. Это они устремлялись в разные стороны: по деревням и временным поселкам, собирая его высочество рабочий класс и доставляли его на рабочие места.

А теперь вспомним какими усилиями были организованы перевозки в первые годы строительства? По каким дорогам ездили наши "Лазы-695", наполненные битком народом? А были ли вообще дороги, то есть пути подъезда к объектам? Были, конечно, грунтовые. И в хорошую погоду, несмотря на клубы пыли, было приятно подрулить автобус к любому конечному пункту, открыть дверку, высадить пассажиров и спокойно вздохнуть.



Вот по этому
мостику ходили
на работу и с
работы работни-
ки ПАТП в 70-е
годы.



Бондарев В.И.
водитель.



Бондарева Е.Ф.

А в непогоду? А в дни, когда после проливного дождя на дорогах и конечных площадках вместо твердого покрытия было одно месиво? Об этом лучше всего известно нашим водителям и эксплуатационникам-руководителям, которые организовывали пассажирские перевозки: диспетчеры, начальники отделов служб эксплуатации, инженеры по безопасности движения, начальники автоколонии.

Мы шагали пятилетками.

Одним из тех, кому пришлось командовать на таких "полях сражений" был шаттах Сахбетович Омарбек. Водители, наверное, помнят, как заставляли он их преодолевать стометровки личного бездорожья. водители отказывались ехать, жалея технику, а он заставлял. а тех, кто преодолевал препятствие, хвалил:

- вот это водитель! На него положиться можно, это наш человек!

Хотя сам он прекрасно понимал, что проехать злосчастные метры по рельсам и канавам мог далеко не каждый, нужна соровка и опыт вождения.

Но период плохих дорог был пройден. Открытие первой дороги для всех автомобилистов стало великим благом. Но были открыты сначала даже автобусные маршруты, пока не построили мост около ул. Центральная.

Время летит изумительно. Нынешнему поколению молодых людей возможно трудно представить себе какими были 20-25 лет назад проспект М.Аддада, Набережночелдинский, Мира и др.

Для тех, кто приехал в наш город со всех концов бывшего Советского Союза, каждый новый объект, каждый новый маршрут, каждый новый жилой дом - были частичкой их личного вклада, их подвига.

А коренные челябинцы вместе с определенными достижениями и улучшением жизни наверняка ощущали и дискомфорт вличной жизни. Это и нарушение покоя домашнего очага, и переезд на новое местожительство, в благоустроенные квартиры, и изменение изменение доселе окружавшего их мира. Но, как бы там ни было, а челябинский народ, и автомобилисты, в частности, внесли большую ленту в строительство автогиганта на Каме и развитие автомобильного транспорта в городе.

В коллективе автотранспортников трудится столько достойных высокой похвалы работников, что не хватить времени перечислять их имена. На день 50-летнего юбилея более 50 процентов работающих во всех пассажирских предприятиях имеют стаж работы более 10 лет, в том числе 25 процентов работают более 15 лет. А самых кадровых работников, ветеранов знает весь коллектив.

По итогам работы не только каждой пятилетки, но и каждого года имена передовиков производства заносились на доски Почета предприятий в Книги Почета. Им вручались Почетные грамоты, Дипломы, Свидетельства. Многие автотранспортники удостоены награждения орденами и медалями.

По итогам работы за годы 9-й пятилетки награждены орденами и медалями 888 работников ПАТИ. Это водители: Баннов Алексей Иванович, Шагеев Нуризигаз Шагеевич, Файрушин Флор Хаернасович, Куклов Александр Иванович, бригадир слесарей-мотористов Салахутдинов Имам Салахутдинович - начальник участка, Салахов Хайдулла Салахович - родитель, Шайхутдинов Нурагали Фазлеевич - водитель, Урамова Ольга Марковна - обойщица.

Награждена знаками:

"Победитель социалистического соревнования" -- 1974, 1975, 1976 гг. 321 чел.

"Ударник 9-й пятилетки" - 70 чел.

"Ударник строительства КамАЗ" - 9 чел.

С БОЛЬШОЙ ТРУДОВОЙ ПОБЕДОЙ

ЧЕТВЕРГ
30 декабря
1976 года



29 декабря Государственной комиссией под председательством министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Полjakова подписан акт о вводе в эксплуатацию Камского химкомплекса, заводов по производству 75 тысяч автомобилей и 115 тысяч двигателей в год.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки и социалистических обязательств по перевозкам народнохозяйственных грузов и пассажиров, строительству, ремонту и содержанию автомобильных дорог, награждены орденами и медалями СССР рабочие, инженеры, технические работники и служащие объединения предприятий и организаций автомобильного транспорта и строительства дорог.

Орденом Трудового Красного Знамени
КОЗИН Василий Иванович - слесарь Набережночелдинского производственного объединения пассажирского автотранспорта

Орденом "Знак Почета":
ГАРАЕВА ФАУЗИЯ ЯРУЛЛОВНА - обойщица
ФЕДОРОВА Евгения Ивановна - бригадир слесарей

Орденом Трудовой Славы II степени
ФАЙРУШИН Флор Хаернасович - водитель автобуса
ХАСАНОВ Хаматдин Хаматович - водитель автобуса

Орденом Трудовой Славы III степени
ЦДИН Николай Алексеевич - водитель автомобиля

Медалью "За трудовое отличие"
Бобровничий Анатолий Иванович - главный инженер ПОПАТ



ПРИНИМАЙ. РОДИНА, № 15

С ОЦЕНКОЙ «ОТЛИЧНО»

В Набережных Челнах под председательством министра автомобильной промышленности СССР В. Н. Полякова состоялось заседание Государственной комиссии по приемке в эксплуатацию второй очереди Камского объединения по производству большегрузных автомобилей.

Комиссия единогласно с оценкой «отлично» приняла производственные мощности второй очереди КамАЗа.

ВТОРНИК,
17 февраля 1981 года
№ 19 (1323)
Цена 2 коп.

За успехи, достигнутые при строительстве второй очереди и освоения мощностей Камского объединения по производству большегрузных автомобилей, на граждены:

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ:

- | | |
|----------------------------|--------------------------------|
| Куклов Александр Иванович | - бригадир слесарей-мотористов |
| Мартынов Владимир Иванович | - водитель автобуса |
| Баннов Алексей Иванович | - водитель автобуса |

ОРДЕНОМ ДРУЖБЫ НАРОДОВ:

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| Овчакин Николай Григорьевич | - бригадир водителей |
|-----------------------------|----------------------|

ОРДЕНОМ "ЗНАК ПОЧЕТА":

- | | |
|----------------------------------|--------------------|
| Ахметзянов Галимзян Ахметзянович | - слесарь-моторист |
| Мотыгуллин Шавкат Нурахметович | - начальник ПОПАТ |

ОРДЕНОМ ТРУДОВОЙ СЛАВЫ III СТЕПЕНИ:

- | | |
|---------------------------------|---------------------|
| Шекоманов Евгений Александрович | - водитель автобуса |
|---------------------------------|---------------------|

МЕДАЛЬЮ "ЗА ТРУДОВУЮ ДОБЛЕСТЬ":

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| Джитриева Нина Никоноровна | - начальник ОЗ фил. № 2 |
|----------------------------|-------------------------|

МЕДАЛЬЮ "ЗА ТРУДОВЫЕ ОТЛИЧИЯ":

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| Бондарев Сергей Николаевич | - водитель фил. № I |
| Курочкин Михаил Иванович | - водитель фил. № I |
| Петрова Валентина Егоровна | - токарь " |

ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ КАМАЗА!



СТРОЙКИ
ДЕСЯТОЙ
ПЯТИЛЕТКИ



КамАЗ — это комплекс заводов, оснащенных современным высокопроизводительным оборудованием. Продукция объединения — большегрузные автомобили — поставляется сегодня в 35 стран мира, более 60 процентов их выпускается с государственным Знаком качества.

СРЕДНЯЯ И ВЫСШАЯ
ШКОЛА
В СТРАТЕГИИ ПЕРЕСТРОЙКИ



г. Набережные Челны ТАССР
1988 год

«Учитывая исторические заслуги верного продолжателя великого дела Ленина, выдающегося деятеля Коммунистической партии и Советского Государства, международного коммунистического и рабочего движения, пламенного борца за мир и коммунизм Леонида Ильича Брежнева и в целях увековечения его памяти Центральный Комитет КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР постановили переименовать город Набережные Челны в город Брежнева».

(«Правда», 23 ноября 1982 г.)



Зуфар шахметов

Аликан Замалеев

Ильясев

Комсомольские борьбы.

Кто из кадровых работников не помнит Галину Соловьеву в роли комсомольского рожака?

На первых шагах общественности — побкая, застенчивая. А из всех секретарей комитета комсомола она была самой активной, деловой, пылающей и ответственной.

Она всю трудовую жизнь коллектива воспринимала как свою собственную. Неудачи ее огорчали до слез, которых она не

стыдилась. Успехи ее радовали и давали импульс к разнообразному творчеству в комсомольской работе. Поэтому она и запомнилась активной общественницей не только среди молодежи, но и всего коллектива. Благодаря ее неуемной энергии удавались вечера отдыха и праздничные мероприятия, которые она проводила будучи уже профсоюзным активистом. Особенно удавался ей вечер "От всей души", посвященный 40-летию предприятия.

40 лет



Соловьева Галина

Комсомольцы — беспокойные сердца!

Саловьев Галина

О городе Набережные Челны, о Камазе мы с двоюродной сестрой услышали от своей знакомой. Наташа Гурман приехала домой в отпуск с крохотным сынишкой. Её бывший через край энтузиазм, любовь и восхищение городом, комсомольской стройкой заразили нас. Нам, стало тесно и скучно в нашем маленьком городке с поэтическим названием Речица на берегу голубого Днепра. Мы не переставая крутили готовую пласмассовую пластинку с песней "ОЧелнах". Мы заболели, нам срочно захотелось ехать и строить самый красивый, самый лучший город на земле, самый большой завод в мире.

В июне 1974 года мы прилетели в город нашей мечты. Нам все здесь понравилось. Чистый, звенящий воздух, широкие, просторные улицы, заполненные молодыми людьми, в строительных штормовках. По надписям можно было узнать кто откуда родом. А люди, это особенно нам понравилось: доброжелательные, веселые. Остановились мы у своих знакомых - у Гурманова Виктора. До сих пор не могу понять как, в 11 метровой комнате помещалось пятеро взрослых и один грудной ребенок, да еще соседи. Но жили дружно, без сор. Сразу пошли устраиваться на работу. В отделе кадров на Гесе, нам предложили ехать в Минск на шинный завод учиться. Но нам очень не хотелось уезжать. И Виктор как-то приди домой сказал, "Идите на работу в ПАТП устраивайтесь "Коллектив у нас хороший, да и на глазах у меня будете". Видел, что мы несмелые, города большого не видели. Моя сестра устроилась лаборанткой в котельную, а меня взяли в ПТО. И очень благодарна начальнику ПТО Фадееву Владиславу Николаевичу, который отнесся ко мне по отечески, принял на работу, хотя я ни счетать на счетах не могла, даже телефон для меня был в диковинку. Вскоре мы поселились в папатовское общежитие. Так начиналась моя трудовая жизнь. В 1975 году меня избрали комсоргом на участие технического обслуживания. А в 1976 году избрана секретарем комсомольской организации ПАТП.

Сейчас, когда нет ни комсомола, ни партии, ни пионерской организации, остро ощущаешь их нехватку. Ведь это были те общественные организации, которые объединяли молодежь, воспитывали молодого человека. Может это мнение человека "испорченного" верой в строительство коммунизма, но сравнивая себя и теперешних молодых людей, я вижу мы, добре, бескорыстнее, мечтательнее. С нами можно было строить БАМ, КАМАЗ, строить плотины, города.

Я помню комсомольцев 70. Веселые, трудолюбивые. На субботниках и воскресниках, на вечерних рейдах по городу. Одетые

мы	рицей,	нимало	льская
ут по-	зев Г.,	совер-	: неод-
хин	отлично.	кафе	льской
иаева	не было.	снялись	РК ВЛКСМ.
гером	дефская	щшей	их вол-
я-	из это-	тель-	лучших
	али	но на	было
	исован	занс-	ета ком-
	гадир	ограниц-	лдина Н. Г.
	ил он,	альный	строи-
	бы,	вой	аталлину.
	го себя.	, Рапорт	виг Алекс-
	город!"	зак Поп-	родине
	часов	тгады.	я ком-
	ко-	рофсоюзов	собрали
	сколь-	ные бри-	роение
	тадионе	бригади-	как заме-
	щихся	городские,	Гуринович.
	нами	встрялись	и Мах-
	ю	ими вым-	Лоба
	юв уб-	ране	ик не
	ане	автобусы,	нни тор-
	тель-	з под-	шкеры
	ация	это до	и друж-
	ю не	ко было,	лом мо-
	быт	гравиа-	еляли
		ни рождения	вшую работ
		зже про-	ев С,
		сомола.	ев в
		ревнование	оду
		евнова-	ос-
		зда-	человек.
		ремле,	Около
		авлению	нимали,
		на бы-	тот
		ники,	, под-
		эффект".	ннах,
			отой.
			шое
			приятии.

Бобровничий Анатолий Иванович.



В 1969 г. в Н.Челнинское АТП прибыл молодой специалист с высшим образованием Бобровничий Анатолий Иванович. Некоторое время работал в ОГМ, но вскоре был назначен главным инженером. И в этой должности на протяжении 15 лет обустраивал, оснащал, совершенствовал производственно-техническую базу предприятия, добиваясь высокой организации ТО и ремонта автомобилей.





С июля 1983 г. по декабрь 1984 г. Анатолий Иванович работал в должности нач-ка ПОПАТ, а затем был назначен гл. инженером «Мэттрансуправления».



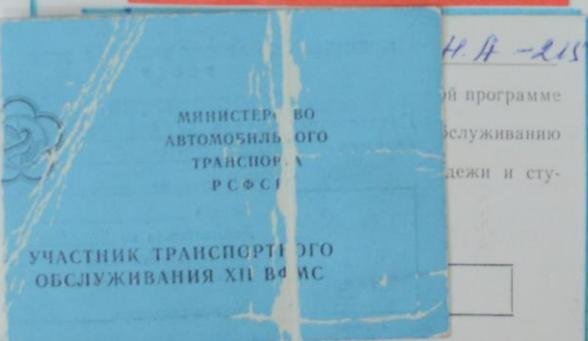
Этот снимок сделан в головном предприятии ПОПАТ. Сейчас в гараже-400 /ПАК/ продолжают работать электробоомотчики: Александров И.Ф., Дмитриева Г.Г., Поклонская А.В. и Гильмутдинов И.Б.



шне расположена аппаратура осуществляющая передачу звуков с промышленных заводов и площадей столицы, кин и концертных залов. У выполняет еще функции нововолновой радио-телефизионной объектами. Насколько автомобилей снабжены, Вы можете связаться с любым виноградом Монетки.

шне расположена и центральная гидрометеорологическая станция до сооружения башни не имели возможности или сложности атмосферы зеркальных устройств.

Башня Останкинской телебашни, которая была предназначена специально для тех, кто посетил наш город, стала одной из достопримечательностей Москвы, популярным объектом. И не только интересно побольше узнать о том, что ни с какой другой площадки башни, гравийные скоростные лифты на высоту 337 метров. От экскурсовода Вы узнаете о ее особенностях, услышите о архитектуре, новых узках столицы, ее столице нашей Родины гордости перед Вами.

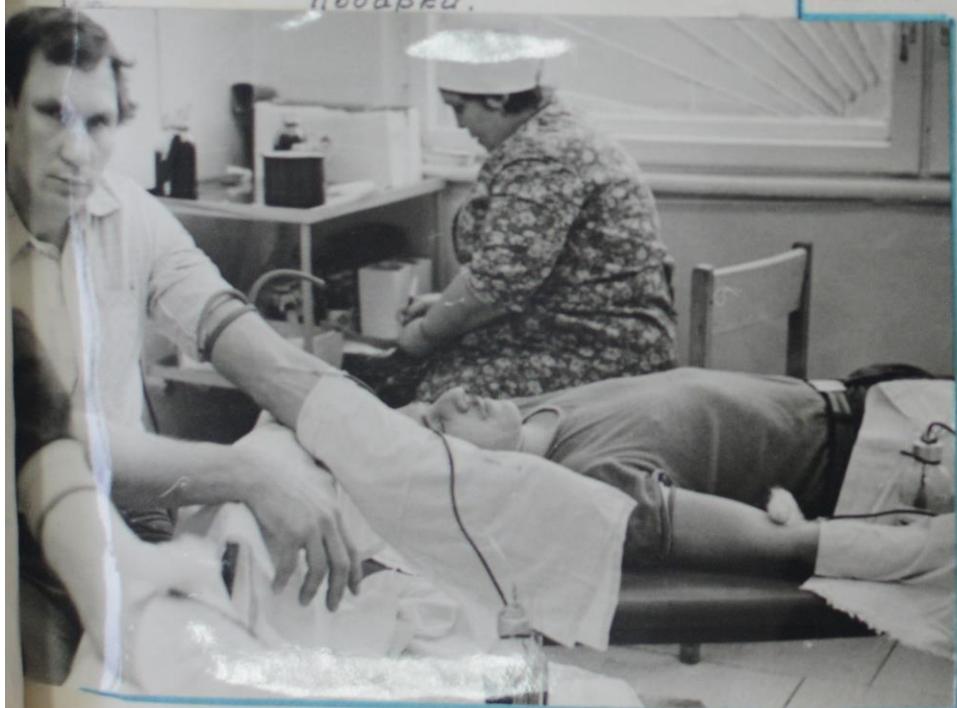


ИЮЛЬ 1985 г. - на обслуживание фестиваля в гор. Москве.



Всем участникам обслуживания
Всемирного фестиваля молодежи
и студентов вручались памятные
подарки.

Из служб социального бытowego назначения на первое место можно поставить службу здравпункта за то, что она охраняет здоровье всех работающих. Об этом говорит постоянная забота руководства и общественных организаций об оснащении помещений здравпунктов ПАК, ПАП-1. В них проводится вся санитарно-профилактическая и лечебно-оздоровительная работа медперсоналом. Здесь работают кабинеты: процедурный, перевязочный, зубной, наркологический.



А в ПАК есть еще кабинеты: лечебной физкультуры, прививочный, артоклавная, массажный и эмоциональной разгрузки, ингаляции. О предрейсовых медосмотрах водителей. Их и говорить нечего, ибо "стаканчики" спасают отдельных водителей и ремонтных рабочих от лишних неприятностей.

Среди медицинского персонала пассажирских предприятий немало настоящих ветеранов. Среди них прогорвали более 20 лет Шакирзянова Н.А., Парфенова Г.И., Солодянкина Г.Г., Гильманова З.С., Пономарева И.Ф., Уалитора С.Г.

Заслуживают похвалы и остальные медсестры, работающие во всех пунктах предприятий, и санитарки, следящие за чистотой и порядком. А чистота — залог здоровья! Декабрь 1995г.

В первом году одиннадцатой пятилетки на городских маршрутах было организовано социалистическое соревнование за звание "Лучший автобусный экипаж г. Набережные Челны и "Маршрут образцового обслуживания" на приз газеты "Знамя коммунизма". ПОПАТ называло его передовицами, совместно с редакцией подводились итоги и победителям вручался приз.

Как и любое другое начинание, это соревнование было направлено на улучшение перевозки пассажиров и повышение культуры обслуживания.

В результате такого движения многие водители, бригады вносили свои предложения в улучшение работы автобусов и добивались высоких показателей в труде.

СУББОТА, 5 сентября 1981 года

Цена 2 к.



С. В. СЕРГЕЕВ,
бригадир водителей
53-го автобусного
маршрута
производственного
объединения пассажирского
автотранспорта.

Р. С. СУЛАТОВ,
бригадир водителей
53-го автобусного
маршрута
производственного
объединения пассажирского
автотранспорта.

В четвертом году пятилетки коллектива бригады перевез 156,1 тысячи пассажиров. Получено 2,2 тысячи рублей доходов, скончено — 11432 литра горючего. Водители маршрута задание превзошли пятилетку по всем показателям выполнены досрочно. Успех достигнут благодаря умелой организации труда, точному соблюдению графиков, нацеленности каждого в коллективе на успешное выполнение возложенных требований в работе пассажирского автотранспорта.



Рубежи водителей

Поддерживая инициативу передовых коллективов по развертыванию социалистического соревнования за достойное завершение пятилетки, вносящие обязательство взять на себя бригады дальнейшие за досрочное выполнение производственных планов. Примером для всех служат бригады (бригадир — В. Рожков и Н. Овечкин) второго филиала ПОПАТ. Они решили досрочно, к 50-летию стахановского движения, выполнить пятилетнее задание.

Водители этих маршрутов отдались также в дни чарской «битвы» в 50-летия стахановского движения.

С. ГАННУДИНОВА,
инженер по
специализации.

Однинадцатой пятилетке — наивысшую производительность труда, мастерство и новаторство первопроходцев, высокую дисциплину и организованность!



Лучшим автобусным экипажем нашего города в первом полугодии признаны водители пассажирского маршрута № 3 ПОПАТ Нахымбек Салаваев и Балысбек и Александр Владимирович Мураченко (на снимке). Им вручены переходящий приз ПОПАТ и редакции газеты «Знамя коммунизма».

ВЛАДИМИР ВЛАДИМИРОВИЧ ГРИГОРЬЕВ — ВОДИТЕЛЬ АВТОБУСА ГОРОДСКОГО МАРШРУТА № 10, ПОБЕДИТЕЛЬ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО СОРЕВНОВАНИЯ НА ПРИЗ ГОРОДСКОЙ ГАЗЕТЫ И ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО АВТОТРАНСПОРТА «ЛУЧШИЙ АВТОБУСНЫЙ ЭКИПАЖ».

ГРАЖДАНИН Страны Советов — это прежде всего патриот своего Отечества, все дела и помыслы которого связаны с народом. Отличительная черта советских людей — Не изгладится из памяти и добросовестный труд на благо общества, беззаветное служение делу партии, народа. Это хорошо понимают водители нашей бригады, где бок о бок трудятся представители разных национальностей.

Основным содержанием социалистического соревнования второго года однинадцатой пятилетки стала борьба за повышенную эффективность, культуру обслуживания. Коллектив бригады в текущем году уже заложил переходящий приз «Лучший городской автобусный маршрут», а по итогам третьего квартала лучшим признан мой экипаж. По-моему, добросовестный, творческий труд — это первейшая гражданская обязанность.

У каждого человека в сердце и на карте Родины есть уголки, воспоминания о которых дороги. Для меня это родительский дом в городе Костроме, а затем поселке Домино Калининградской области.

Здесь прошли мои детство и юность, тут получил родительское напутствие, как жить и работать, чтобы заслужить уважение людей. «Читайте, завидуйте...»

Мы часто, будто нараторы или в семье, говорим и думаем о том, каким должен быть наш современник и человек будущего. Это далеко не праздный вопрос. Думаю, что он должен соответствовать человеческому идеалу: в человека должно быть все прекрасное: и лицо, и одежда, и душа, и мысли. О человеке у нас справедливо судят по труду, активности в делах общества. Чем не современные ребята, работающие у нас в бригаде! Грамотные, работящие, они живут не только своими заботами, но и делами коллектива предприятия, города: отлично трудятся, дежурят на линии, выходят в рейды в составе дружины инспекторов ГАИ.

В наш коллектив, а тем более в вчерашний день, мы не хотели бы брать людей общественно пассивных, заботящихся лишь о собственном благополучии. И совсем нетерпимы в бригаде к стяжательству, нечестности. И если уж попадется такой, посторонний десятиклассник Игорь, попадется такой, посторонний,



Школьный первовогодний опыт по развитию бригадного коллектива стало производственным объединением пассажирского автотранспорта. Здесь ежегодно проводятся семинары, совещания автомобилистов РСФСР и представителей на местах работников ПОПАТ даются тек-

уществом семинаре по бригадному подряду встретились (слева направо) И. Салакшин — бригадир водителей городских перевозок из Чистополя, Ф. Коцюбинский — бригадир второго филиала ПОПАТ, В. Колбасов — заместитель начальника АТП города Чистополя и А. Захаров — бригадир

Профсоюзные лидеры: Салахутдинов, Гончаров, Сагитов, Кучаев, Шиповский, Зарипов, Балеев, Петров.

Секретари паткома: Попов, Лисович, Гатауллин, Миннулин, Прокопенко

Комсомольские вожаки: Антонова, Щеглов, Соловьев, Шаяхметов, Замалеев,

еды-

недель

Фото Н. ТУЛНОВА.



Соловьев И.И.

Дважды на прогрессий

На нашу встречу они прибились киевлянами — бывшими водителями третьего филиала ПОПАТ, которую возглавляет Р. А. ХУЗИН (на снимке).

Фото Н. ТУЛНОВА.

Наши встречи они прибились киевлянами — бывшими водителями третьего филиала ПОПАТ, которую возглавляет Р. А. ХУЗИН (на снимке).

Сейчас все они трудятся во втором салоне приватного общественного транспорта «АвтоКар». Вок — водитель автобуса — летейший водитель Ульянова Сергея Борисова, сменивший вчера Михаила Сергеевича. Сергея сменил Дмитрий.

Начало этой двадцатилетней истории началось в далеком 1968 году. Всего было три кузина водителей, но первые пришли к водителям и подружились. Их звали «стариками». Каждый водитель оставил свою машину, во время которой было отработано многое. Старикам нужна была семья, и они привели к водителям жен своих коллег. Работали в салонах автобусов, а потом в 1969 году они начали работать в салонах автобусов в Куйбышеве в 1970 году.

Пройдя школу изучения военного дела, Владимир Михайлович начал учиться. Через год получил права и первую свою автомашину — «Ладу». Изучавший же из профессии водителям помогли автомобилисты трактора, а также от водителей помощники. Ноша «АЗ-42» — грузовик извозчиков с газогенераторным двигателем. Приводился в движение построенным деревянным кулачком, толкнувшись установкой на автомобильную почку, такая, на которой и служил топливник.

Затем были и более сложные машины автомобилистов «АЗ-ЛЛ», «Студебекер», «ЭИС-150».

Всегда за старшим братом оставалась шефская, наука, и другие Борисовы. В 1972 году, оставив на покойника Михаила свой «Ладу», присел на Ку-

Р. МАРДАНОВ.

Ох, уж эти «зайцы»!

Надежда Константиновна Лянина, ст. контролер ПАТИ-1, в контрольно-ревизорской службе работает с 1982 года.

О работе рассказала коротко:

— В КРС около 20 и более лет работают контролеры Бикчурина А., Камалеева А., Рахманова А., Одимболовская Б., Зиятдинова М., Яхлова Г., Марданова Г. К работе привыкли и выполняют ее добросовестно. Остальная численность постоянно меняется. Не такая видная эта должность. Долг требует помнить и наказывать «зайца». Совесть подсказывает, правил без исключения не бывает. Попробуй с иного пассажира изымы штраф, если в его кармане ветер гуляет? И, наоборот, не от безделья взрослое население катается на автобусах. Другое дело школьники, подростки, молодежь.. Им бы для улучшения своего здоровья пешком пройтись отстановку-другую, мышцы ног развивать, а они в тесноту да в духоту автобуса лезут, лишь бы покататься.

Контрольная служба только за один месяц "вылавливает" поддельных проездных билетов примерно полкилограмма общим весом. Вот и перешли все городские автобусы на кондукторское обслуживание.

16 марта 1984 года в один из традиционных политдней под девизом "Народ и партия едины" перед работниками ПОПАТ выступил БЕЛИЕВ Раис Киямович.

Вот некоторые выдержки из его выступления:

- КамАЗ выпускает 90 тыс. автомобилей вместо 150 тыс.
- На КамАЗе 120 тыс. работающих.
- Строится картонно-бумажный комбинат.
- Улица Центральная должна стать улицей-музеем.
- В городе: 40 средних школ и 110 детских комбинатов.
- В городе будет строиться музикально-драматический театр на 2000 мест, а в ДК КамАЗа будет татарский драм. театр.
- До строительства КамАЗа в Наб. Челнах было 28 тыс. человек всего населения.
- В 1983 г. родилось в городе 11 тыс. детей.
- В 1984 г. в школу пошло 16 тысяч детей.

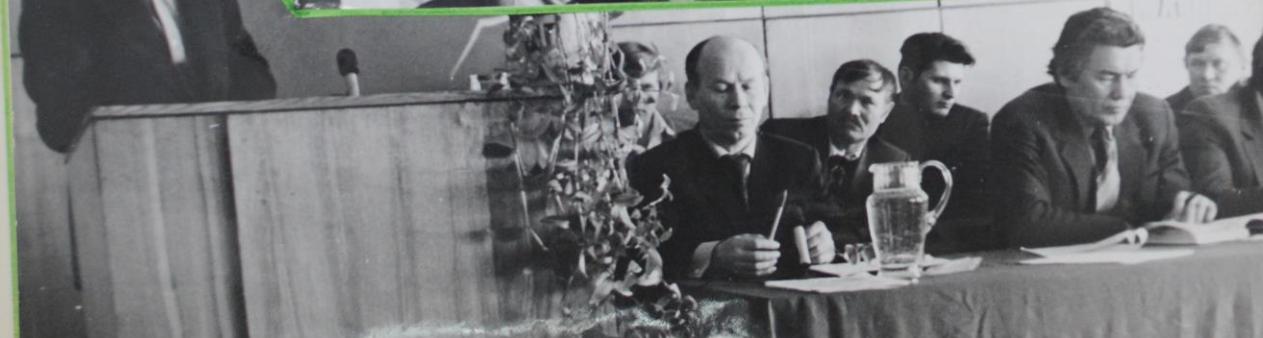


Кузнецов Михаил Александрович.

июнь 1988г. - май 1990г.



Заслуга Кузнецова МА
в организации и запуске
тотал на гар-400.



Рыжковский Николай Васильевич



Рыжковский Н.В.
руководил коллектива
ПОПАТ с декабря 1984
по май 1988 год.

БЕЗ ПЕРЕБОЕВ

Более 450 тысяч пассажиров перевезли в первый день нового года водители производственного объединения пассажирского автотранспорта. С особой национальной гордостью трудились 1 тысяча бригад первого финала, обслуживавшими городские маршруты, без перебоев работали также водители специализированных и междугородных маршруток.

Автобусный транспорт является основным в нашем городе по перевозке пассажиров, а ПОПАТ стало в ряд самых крупных объединений по пассажирским перевозкам в Российской Федерации. Об этом свидетельствует такая цифра: в наступившем году башкирским водителем ПОПАТ перевезли 165 миллионов пассажиров.

3.01-1985.

на 11 миллионов больше, чем в минувшем году. Нельзя не отметить и другой факт — опыт организаций работы наших водителей, развили башкирского подряда широко известился в стране.

С каждым годом улучшается техническая оснащенность, растет парк современных автобусов в ПОПАТ. Все чаще на маршрутах можно, например, видеть двухъярусные «Икарус», позволяющие

значительно улучшить обслуживание пассажиров. Как всегда, в городе в 1985 году откроются новые маршруты к строящимся микрорайонам, изменения приведут за специальными обозначениями и зонами маршрутов. Из них — дальний

шёл вспомогательный центр культуры обслуживания пассажиров.

Р. АЛЕКСАНДРОВ.

Начальник а/колонны.

Гилязов Николай Насибулович пассажирском автопредприятии работает с 1975 года. Работал у Фаттаха Сахбетовича Садреева бригадиром на пневмопутах. Возил рабочих ТЭЦ, института, автосборочного завода и рабочих других организаций по рабочим заявкам.

Окончил вечерний факультет КамИИ. Последние годы руководит колективом родителей а/колонны в ЗПАК.

А дорога длинную лентой вьется ...

- Когда приехали в Наб.Челны ?
- В 1972 году.
- А зачем ?

За деньгами, — ответил на вопросы водитель ПАК Веселов Василий Михайлович. Сказал искренне, с некоторой веселостью в голосе. Дома, в Новгородской области работал водителем 2 класса, поэтому, ступив на челябинскую землю, стал искать пассажирское АТП, так как желал работать только на автобусе. Но "госпома удача" распорядилась иначе. В АТП начальником был Ильин. В отделе кадров работала принципиальная Урлагрова Екатерина Ивановна, которая не оформляла на работу, так как не было мест в общежитии. Но потом Ильин все же под заявление на

должность механика ОТ К.Немного поработал, получая 50 рублей авансом и 50 рублей в получку, и перевели водителем. Отремонтировал автобус и стал обслуживать ОГМ, где работал Анатолий Иванович Бобровников. Потом съездил во Львов за автобусом ^{ЗАРУБЕЖНЫЙ} ЛАЗ-695. С ним попрощался через месяц и сел грузового автомобиля. Так, с тех пор и не расстается с грузовым автомобилем и выполняет ответственные рейсы в большие города страны: Москву, Питер и др. и привозит пенный груз для пассажирского предприятия — запасные части и детали, агрегаты и стекла для всего автомобильного парка. Так что его второй дом — не только родное предприятие, но и дальняя дорога...

декабрь 1 1995г.

Санатория передовиков.



Достюкова Т.Г.



Талынцева С.М.



С 1976 г. в городе функционировала автошкола Казанского Учкомбината, в которой ежегодно попадало обучало до 100 и более человек водителей транспортных средств категории "D". Группа курсантов инженером по подготовке кадров - Надимановой М.Ю.



Кожанов Д.П., Тарилов Р.Р., Гардиев И.И.





Тараев Сагадат Минегараевич



1974 год



1977 год. Заседает штаб соревнования.

Строительная группа в составе 12 человек - это мини-строительный участок при ПАК, который действует с 1968 года. В первые годы назывался ОКСом. В его составе штукатуры-маляры и плотники. Все они выполняют работу по капитальному, текущему и косметическому ремонту гаражей, начиная с автопредприятия на Элеваторской горы и кончая гаражом-400. Ими выполнялись работы:
в годы 9-й пятилетки строили объекты соц.культбыта и жилья /15/10 - 1971 г., 15/9 - 1972 г., 16/II -
- 1973 г./;
10 пятилетка: - Общежитие 16/7 - 1977 г., жилой дом 15/17 - 1977 г.
11 пятилетка: - Гаражи для легковых автомобилей - 1983 г., Пионерлагерь "Родничок" - 1985 г.
12.пятилетка: - Детсад "Соловушка" на 320 мест - 1986 г., КИП г-400 - 1986 г., бетонное покрытие с ограждением на открытой стоянке - 1986 г., производственный корпус г-400 - 1987 г., АБК г-400 - 1986 г., подсобное хозяйство - 1986 г., хозяйственный блок строительного участка - 1990 г., АЗС на открытой стоянке - 1992 г., артскважина на промфилиале - 1993 г., холодный склад г-400 - 1994 г., КПП на открытой стоянке - 1994 г., АЗС - 1995 г.

НАШЕМ знохи



Гараев Сагадат Минегареевич.



Гараев Сагадат Минегареевич из 25 лет работы в пассажирском предприятии 3 года трудился в Афганистане, последние 5 лет в должности директора АОЛАЙ, ПТК, ПАК, а 17 лет был заместителем начальника по кап.строительству.

Фе одности даже уверенной критики начальства, особенно в среду. Не потерпите головы на краю поворота судьбы в четверг. Углубленным самоанализом придется заняться в пятницу. Под особым покровительством звезд — военнослужащие.

ВСЕЙ. Что-то слишком часто в последнее время мы стали жаловаться на судьбу. Вам нужен доводчик, который бы вас постоянно опровергал. Возьмите себя в руки — больше инициативы и предприимчивости. Днем перенес можно будет назвать вторник. События, связанные с семьей, может произойти в среду. Осторожнее с бытовыми приборами в пятницу. Не давайте в долг в субботу. В этот же день вполне возможны неожиданные визиты гостей.

СКОРПИОН. В начале недели

023896, Татарстан, Набережные Челны, пос. ЗИБ, ул. 34). Телефоны: 46-20-94 — главный редактор и приемный; 46-88-11 — ответственный секретарь 46-88-10; 46-88-54 — письма и социальные вопросы; 46-88-73 — кадры; 46-88-60 — главный бухгалтер; 46-88-37 — почта; если нет, если есть, то в воскресенье; 46-88-43 — фотокорреспондент.

Газета массовой информации, письмо, адресованное в редакцию, в сообщениях и материалах газеты. Редакция не обязана отвечать на эти письма тем органам, организациям и должностным лицам, в которых они поданы. Мнение авторов газетных публикаций не является мнением редакции. Материалы и фотографии не рецензируются. Должностные лица, давшие слово, оставляют ответственность за достоверность предоставляемой ими полезной информации.

За содержание объявлений ответственность несет рекламодатель.

РОССИЯ
25 июля в 12, 14, 16 час. — «СМЕРТЕЛЬНАЯ БЛИЗОСТЬ» (США, боевик); С 26 по 30 июля в 12, 14, 18, 20 час. — «СМЕРТЕЛЬНАЯ БЛИЗОСТЬ» (США, боевик); в 16 час. — «ПОРОЧНЫЙ КРУГ» (США, детектив); 31 июля в 12, 16, 20 час. — «ПАДША ЖЕНЩИНА» (США, боевик с элементами эротики); в 16, 18 час. — «ПРИРОДЖЕННЫЙ УБИЙЦА» (США, детектив).

ЧУПАН
С 24 по 30 июля в 15, 19 час. — «СОЛЬ НА НАШЕЙ КОЖЕ» (США); в 13, 17 час. — «НЕВЕДОМЫЕ УЗЫ» (Индия); 31 июля в 13, 17 час. —

ПОРОЧНЫЙ ДЕТЕКТИВ
«СМЕРТЕЛЬНАЯ БЛИЗОСТЬ» (США, боевик); С 26 по 30 июля в 12, 14, 18, 20 час. — «СМЕРТЕЛЬНАЯ БЛИЗОСТЬ» (США, боевик); в 16 час. — «ПОРОЧНЫЙ КРУГ» (США, детектив); 31 июля в 12, 16, 20 час. — «ПАДША ЖЕНЩИНА» (США, боевик с элементами эротики); в 16, 18 час. — «ПРИРОДЖЕННЫЙ УБИЙЦА» (США, детектив).

БАТЫР
июня в «ПАДША ЖЕНЩИНА» (США, боевик); в 10, 15, 20 час. — «УБИЙЦА» (США); в «НЕВЕДОМЫЕ УЗЫ» (Индия); 31 июля в 13, 17 час. —

МАМЫ
в 11, 30, 1 час. — «ЧЕРНЫЙ АД» (США); в 13, 17 час. — «НЕВЕДОМЫЕ УЗЫ» (Индия); 31 июля в 13, 17 час. —

Номер набора
компьютерном издастельском комбинате известия.

Отпечатано на типографии г. Набережные Челны.
Телефон 46-88-11
Тираж 22500
Заказ № 2140
Время подпись

Подписано в
В книжках Со
договорной.



1993 год

- ПАК в 1993 году осуществлял следующие виды работ:
- в обслуживание вахтовых перевозок и подразделения КГЭС
 - междугородные перевозки /26 маршрутов/
 - пригородные перевозки / 24 маршрута/
 - городские перевозки /5 маршрутов/
 - таксомоторные перевозки
 - ТО и ремонт подвижного состава
 - ремонт узлов и агрегатов.

На 1 января 1994 года к-во подвижного состава:

- автобусов — 299 единиц,
- легковых такси — 23 ед.
- грузовых, хозяйственных а/м — 61 ед.

В 1993 г. получено 28 автобусов, 1 легковая а/м, 1 грузовая а/м. Выведено 75 автобусов и 2 легковые а/м.

Численность работающих — 1334 чел.

Доходы выполнены на 102,5 %

КИП составил — 94,8

Перевезено пассажиров 14407,6 тыс.



20 лет в стройгруппе

Шагинур Минибаевна САЛИМОВА — штукатур-маляр строительной группы с 20-летним стажем — рассказала о себе.

Родилась за два года до начала войны в деревне Мензелинского района. В семье было шестеро детей и после войны воспитывала их одна мать. Жили тяжело, питались плохо, хлеба не видели, летом спасала трава. Вот и пришлось вначале братьям уехать из деревни, а потом и сама после 7 класса поехала к ним в город Асбест Свердловской области. Там пошла учиться на штукатура-маляра. В училище как-никак одежду давали, обували, кормили, в баню водили. Чего еще надо? У мамы помощи не просили, сами себя содержали. Говоря эти слова, шагинур Минибаевна сравнивает нынешнее молодое поколение, которое не может прожить без родительской опеки.

до получения паспорта работала в школе техничкой. Потом переехали в г. Пермь, где встретилась с парнем из своей деревни. Подружили, поженились и в 1973 году приехали в г. Н-Челны. Купили на Элеваторской горе дом, воспитали сына. Он живет сейчас самостоятельно с женой и дочкой в купленной ими кооперативной квартире.

— Сейчас мы живем с бабаев вдвоем. Содержим в подсобном хозяйстве коров, телку, а летом — гусей, уток и помогаем сыну. Мне очень нравится моя работа и коллектив. Здесь хорошие руководители. К нам, рабочим, хорошо относится Таня Лелезнова. Знамятельная, чуткая. Хорошо еще, что в ПАК дают регулярно зарплату, ато при нынешней трудной жизни нам труднее было бы приобретать корм и бензин. В общем, жить можно.

да, в жизни нашей многое неразберихи и не- понятного, но то, что люди сами находят выход из трудного положения и им никто не препятствует — это очень хорошо.

Ноябрь 1995 г.



Кисточкой, да и не только кисточкой обустраивала, украшала Шагинур здания, цеха, бытовки на: — головном предприятии, — на открытых стоянках, — фризилах, ПАТП-1, 2, 3, 4, ПАК. А еще: детсад, база отдыха, общежитие...

сколько же краски, мела, известки «напортила», придавая красивый вид жилищам! ?

Быть больше бы таких!

Сагутдинов Талгат Сапухович родился 10 мая 1955 г. в д. Кызыл-Байрак /Красное знамя/ Челябинского района. После окончания школы поступил учиться на слесаря-прессовщика в Н-Камское ГПУ. Но профессии не работал.



в 1972 г. поступил в наб. Челябинское АТП /при Хузине/ автослесарем на участок засвочного ремонта автомобилей. Жил на частной квартире у Султановой, уборщицы АТП.

Сначала работу по ремонту автомобилей не знал. Учила бригада, особенно объяснял что нужно делать бригадир Кулаков. начальником участка был Шумков Павел Николаевич - выпускник ВАТТ. После него стал руководить коллективом Грибов Степан Владимирович, участник войны. Это был самый лучший руководитель участка. Строгий, требовательный, справедливый. Следил за дисциплиной. Отругает и пожалеет.

Главным человеком в гараже по технической части был Бобровников Анатолий Иванович. Ему в первые годы строительства извернное было труднее всех. Автобусы часто выходили из строя из-за плохих дорог и ремонтной зоне приходилось работать круглые сутки.

В один год были сильные морозы / под 40 градусов /, разморозило сцепление /тормозную жидкость/. Бригада работала ночью. В боксе ужасный холода, а автобусы надо ремонтировать. Бобровников был всю ночь в гараже, вызвал зав. складом, выдали всем телогрейки. Анатолий Иванович ободрял всех: - Ребята, нужно ремонтировать, постарайтесь! Потрудились и автобусы вышли на линию.

Сагутдинов Талгат С.

Талгат вспоминает строгого, но заботливого директора ПАПТ Денисова Аркадия Андреевича.

Как-то работал он днем, подошел к нему незнакомый мужчина и строго сказал:

- Почему у вас такая грязная спецовка?

- Нечего меня учить! - ответил Талгат новому директору.

В ту пору действительно еще не налажена была стирка спецодежды. Некоторые слесаря даже увольнялись, ссылаясь на то, что надоело дома стирать грязную промасленную спецодежду.

Денисов Аркадий Андреевич всегда интересовался делами ремонтных рабочих. Каждый день обходил участки, делал замечания.

В головном предприятии ПОПАТ с семидесятых годов работает хорошие кадры, - продолжает свой рассказ Талгат. - Это Загуменюк Н.А., ныне главный инженер ПАК. Плаксин А.Г. - требовательный, любит дисциплину. Приходил на работу по воскресеньям, по ночам, опускался в ямы, проверял как идет ремонт автобусов. Интересно было работать с Суминым В.В., начальником участка. Он всегда что-то придумывает для улучшения и облегчения работы. Как-то смотрю: стоит он и о чем-то думает. Опрашиваю: "Что, Ефимович, зуб болит?", а он отвечает: "Нет, надо придумать съемник для снятия кронштейна рессор". И через неделю съемник был готов. Он даже меня агитировал придумать какое-либо раж. предложение. Сумин В.В. на работу приходил в 5 часов утра. Обойдет весь участок, осмотрит все рабочие места. Любят чистоту и порядок. Соберет бригаду, разъяснит правила техники безопасности. Интересно с ним было. И сейчас им все радуемся. Молодец. Таких бы побольше!

Декабрь 1995 г.



1981 год
Начальник ЧУЧ-ка Загуменюк Н.А.
с коллективом.

ЭКОНОМИЯ, БЕРЕЖЛИВОСТЬ ДОЛЖНЫ СТАТЬ НОРМОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КАЖДОГО ЧЛЮЧОВОГО КОЛЛЕКТИВА

Много лет проработала в должности начальника ПЗО МАКАРОВА Нина Александровна. В 1972 году начала начать разрабатывать Положения об оплате труда и премировании всех категорий работавших. А этому привилась главная задача - укрепление финансового положения предприятия.

Из года в год благодаря ей совершенствовалась система планирования и анализов деятельности предприятия. Она умела аргументированно обосновывать и защищать перед вышестоящими организациями расчеты по договорам, умела "выбить" средства на строительство объектов соцкультбыта.

Организация специарктузов по перевозке рабочих КамАЗа по договорам - тоже ее заслуга.

Руководители были уверены в правильности проводимой ею экономической политики. С этим можно связать и все успехи и достижения, которых достигало предприятие на протяжении многих лет.

З.Ш. Садресса
ПАТИ-1, декабрь 1995г.



Работники ОТИЗ.

Дьяконова Галина Сабировна (с 1972г.)
Лекопицева Анна Ефремовна (с 1979г.)
Гильманова София Тильмановна (1971)
Дюлова Роза Шарифзяновна .

и
те, кто
покинули
предприятие.



Четверть века в ОТИЗ.

ГИЛЬМАНОВА Сания Гильмановна - одна из старейших работниц аппарата управления ПАК. В декабре 1995 г. она отметила свой 55-летний юбилей, 25 лет из которого она отдала пассажирскому предприятию. И все годы провела на одном рабочем месте в должности инженера ОТИЗ.

Не заметила как наступил пенсионный возраст, а из непрерывного труда ей больше всего запомнились крупные даты из жизни предприятия. Элеваторская гора - всплыли в крохотном кабинете здания конторы, построенной в 1954 году. Потом "переехали" на второй этаж соседнего здания, над диспетчерской.

Административное здание в гараже-200 оказалось настоящим дворцом, а в гараже 400 еще больше раздолья. Из общегородских памятных дат Сания Гильмановна больше всего запомнила время, когда построили мост через Каму и открыли автобусный маршрут в г. Казань. Он ей был позарез нужен. В Казани жили родители. Приходилось летать на самолете. А тут, ребяташек соорудила сумку в руки и поехала автобусом. И утно, и тепло, и время сэкономила.

Когда старый аэропорт передислоцировался в Бегишево, радовалась весь коллектив. Как же, освободилось место для автовокзала. Открылись новые пригородные и междугородние маршруты. Вот так и прошли долгие годы трудового пути простого человека, связавшего свою судьбу с работниками автомобильного транспорта.

декабрь 1995 г.



Зоя Степановну МИРОНОВУ, инженера отдела по безопасности движения АТП-1, знают не только водители городских маршруток, но и в других подразделениях. В отдел БД она пришла в 1977 году после работы в ГАИ, поэтому оказалась в этой должности как нельзя кстати. Человек она очень ответственный и требовательный. Большие навыки в работе, знание на "зубок" правил дорожного движения дают право называть Зою Степановну профессиональным автомобилистом.



Халифуллин М.
Шиповский С.Н.



Тайнумтдинова Татьяна
Аухатовна,
инженер по транспорту.
Работает с 1978 г.



Фарида Нурлыгая-
новна Уаматзянова.

Научила кондуктором.

В 1947 году из с/за "Татарстан" в г. Наб.Челны приехала семья ШАМСУТДИНОВЫХ, купили дом. Глава семьи ШАРИФЗЯН Шамсутдинович по специальности шофер. Дочь Роза училась в школе. После окончания 10 класса уехала в Узбекистан к родственникам. Там окончила курсы бухгалтеров и в 1958 году возвратилась домой. Вскоре поступила на работу в АТК. Её первый день на работе был необычным. 31 декабря пришел к ним домой начальник ОК ТАЛАНОВ А.И. и просил пойти работать кондуктором, т.к. кондуктор заболела. Вышла во вторую смену. Очень волновалась. Перед Новым годом народу было много. Путалась с билетами, т.к. стоимость проезда была в зависимости от количества остановок - по 2 руб., 1 р.80 коп. старыми деньгами. А тут еще в автобусе стали приставать к ней трое пьяных парней. Ехали по Элеваторской горе. Шофер БЕСПАЛОВ А. увидел нарушителей, незаметно подъехал в гараж, позвал шоферов и те выдворили хулиганов да еще "наподдавали", чтобы впредь неповадно было.

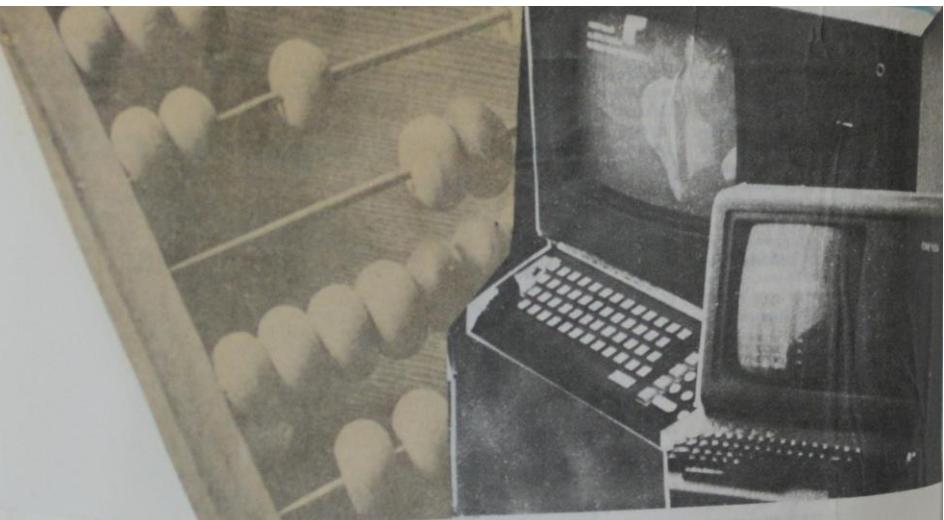
Так и закрепилась Роза Шарифзяновна в автконторе, проработав до пенсии от кондуктора до инженера ОТИЗ. Выдвигали ее и бухгалтером профсоюзного комитета. И везде она старалась выполнять свою работу качественно, за что неоднократно поощрялась.

Семья ШАМСУТДИНОВЫХ - АЮПОВЫХ - настоящая династия автотранспортников. Отец проработал шофером 40 лет. В январе 1952 года он занесен в Книгу Почета предприятия, о чем бережно хранится памятное Свидетельство. Муж АЮПОВ Н.А. тоже шофер, ушел на пенсию с грузового АТП, имеет много поощрений и Почетных грамот.



Эту фотографию любезно подарила в альбом ПАК АЮПОВА Р.Ш.

1-й ряд - три водителя.
2-й ряд слева: Пузырева М.М., Спиридовов
Ураганова В.И., Хузин З.Л., Клебчикова Л.К.
Таланов А.И., Мухаметшин Р.М., Фаттахов Р.
3-й ряд: Аюпова Р.Ш., Габдрахманова Н.Г., Чухнина А.И.
Удадешва М.Г., Закирова З.М., Кирзитова А.,
Чугунова В.В., Алексеева М.А.



ЗАДОЛГО ДО ВСТРЕЧИ С КОМПЬЮТЕРОМ...

При образовании автотранспортного предприятия в 1945 году труд бухгалтеров-расчетчиков облегчали счеты. В шестидесятые годы пришли арифмометры. Большие и громоздкие они тем не менее существенно повышали производительность труда расчетчиков и других счетных работников.

По мере совершенствования элементной базы калькуляторы становились всё более надежными, компактными и достаточно проникли во все сферы деятельности человека.

Однако некоторые сферы деятельности характеризовались большим объемом однотипных вычислений и здесь требовалась электронно-вычислительные машины /ЭВМ/, которые производили вычисления по заранее разработанной программе.

В 1985 г. наше предприятие приобрело четыре ЭВМ типа "Искра-555", которые использовали для таксиринга путевых листов. В ПОЛАТ была организована служба АСУ /автоматизированная система управления/, которая по сути своей занимается сбором и обработкой информации.

В 1991 г. в новом АБК гаража-400 был сдан в эксплуатацию машинный зал ЭВМ, куда были перевезены и установлены все ЭВМ, в том числе и СМ-2м, предназначенные для управления движения автобусов по городу.

Дальнейший качественный скачок развития АСУ ПАК с приходом персональных ЭВМ /ПЭВМ/, предназначенных для автоматизации рабочих мест /АРМ/ типа "Искра-1030". На их основе были автоматизированы рабочие места диспетчера производств, отдела ПТО, промсклада, экономической службы. Для корпоративного использования современных информационных систем и пакетов для разработки прикладных программ, что позволило в 1991 году внедрить ЭВМ начисления заработной платы, а также новых деталей на центральном складе, таксиринга путевых листов.

Следующий этап развития АСУ АО ПАК произошел в 1994 г. с установкой на предприятии локальной вычислительной сети, которая позволила объединить все современные ПЭВМ и связанные на их основе АРМы.

Хотя установка локальной вычислительной сети потребовала изменения стратегии создания АРМов и самого порядка АРМов, т.к. существенно изменился метод доступа к информации.

К.Б.Староволос,
начальник АСУ.



Фото № 6 Б.Я. Соловьевой З.И., Федоренко А.Н.

На участке Т10.

В должности ст.мастера комплекса ТО ПАК недолгое время работал ЦЕРОВ Николай Федорович. В ПАК работает вторым заходом. С 1975 по 1992 год работал водителем, бригадиром, начальником автоколонны № 31. Заочно окончив Васильевский автотранспортный техникум.

Испытал свою судьбу в должности председателя колхоза в Тукаевском районе.

В апреле 1995 года возвратился в ПАК, а в канун празднования 50-летия предприятия назначен на должность начальника автовокзала.

Несмотря на короткое время работы на участке Т0, знал всех подчиненных и рассказал о их работе.

две линии Т0-1 обслуживают две бригады в составе 9-ти человек. Руководят ими опытные, знающие своё дело бригадиры ПРОХОРОВ Н.Н. и ГИЛЯЗОВ А.А. Бригадами вся работа выполняется в срок и качественно.

На участке Т0-2 трудятся 15 человек, бригадир САЛАХОВ Ф., опытный, с большим стажем.

Участок большой, в нем такие цеха, как: вулканизаторный, балансированный, аккумуляторный, обойный, цех топливной и карбюраторной аппаратуры, цех гидравлики, пневматики, сварочный, сварочно-кузовной, киномонтажный, моторный и еще новый цех ГМП и моторный.

Объем работы разнообразный и большой, но коллектива ремонтников успешно справляется с производственным заданием и работу выполняет качественно.

Благодаря ШИМАЛИНОЙ Любови Дмитриевны, вулканизаторщице, изготавливается около ста наименований резино-технических изделий.

В моторном цехе отличаются в работе РОМАНОВ, БАДЫКОВ, АЛОПЕТДИНОВ, КУТЛУБАЕВ, ФАТАХОВ, СЫМАКИН, МУИН и многие другие

декабрь 1995 г.



Кадровики -



Коллектив агрегатного цеха (зима 1979 г.)



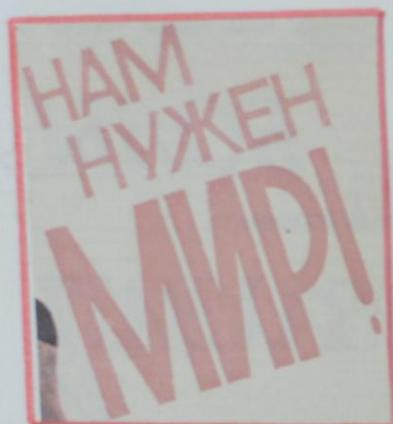




На заднем плане - Деревянчик Н.И., Страхов Н.А.
Впереди - Чекалов П.А., Гареев Г.Г. — с барабаном
Пимоюров Ринат.



ЖИВАЯ СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ



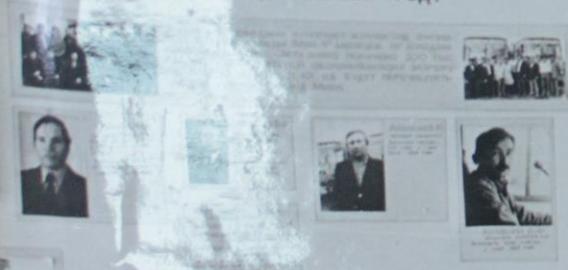
Одннадцать афганцев и одна
мама - Гаврилова Валентина Васильевна.



НА СЛАВНЫХ ТРАДИЦИЯХ СТАРШИХ
ПОКОЛЕНИЙ

40-летию
ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ-

БЫЛ САМООТВЕРЖЕННЫЙ,
БОНОДОПРОИЗВОДИТЕЛЬНЫЙ ТРД!



НАРОДНОЙ



Данные из отчета за 1970-73 годы

- Численность работающих: 1970г. - 427 чел.
1971г. - 1355 чел.
1972г. - 1713 "
1973г. - 2006 "
- В 1970 году принято по направлению комиссии по делам несовершеннолетних Комсомольского райисполкома - 30 чел.
- Потребность в слесарях - 35 чел., моечерах - 70 чел.
- Рабочие проживали в деревнях и поселках: д. Азино, Сидоровка, Тогаево, Суровка, Быклянь, Кр. поле, Кама, Н. Суксы, Боровецк, Ветки, пос. Энтузиастов, Молодежный, Надежда.
- Начато строительство жилого дома на 119 квартир.
- Полностью заасфальтирована территория АТП.
- Построена и работает думская.
- Осуществляется механизация труда.

В АТП работали: Боровничий А.И., Артемов В.В., Гараев С.М., Садрэев Ф.С., Шумков П.Н., Ганеев Р.З.

От пятилетки - к пятилетке

9 пятилетка - 1971 - 1975 гг.

- Это первые годы строительства КамАЗа и г. Набережные Челны
- Это годы интенсивного роста пассажирского предприятия.

	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Численность рабо- тавших . . .	651	1355	1713	2006	2237	2685
Численность а/м /автобусов/		618	797	865	937	

- В семидесятые годы Наб. Челны входят в летопись пятилетки.
- 1972 г. - ПАТП разделено на грузовое и пассажирское.
- 1973 г. - решающий год пятилетки по сооружению производственных корпусов КамАЗа.
- Март 1973 г. - на профконференции ПАТП рассмотрены вопросы: о выделении земельных участков под сады-огороды и финансировании постройки детсада на 140 мест.
- На начале строительства бытового 4-этажного корпуса выступил водитель Сергиенко: - необходимо оборудовать на открытой стоянке вагончик для отдыха водителей в межниковое время и открыть буфет.
- В конце июля 1972 г. сдан жилой дом 15/9 на 119 квартир. Обеспечены жильем 196 семей, в т.ч. малосемейками - 163 семьи.
- 1973 г. - год перехода на коллективную организацию труда водителей и рем. рабочих.

Лучшими автоколоннами года признаны: № 4, нач. Зарипов М.З., № 5 - нач. штурв. В.С. Лучшие бригады: бр. Моисеева В.С., Плюхина, Чугунова. Лучший рем. участок - агрегатный, нач. Салахутдинов И. Лучшая бригада рем. - бр. мотористов - Куклов А.И.

ПЯТИЛЕТКА ДВЕНАДЦАТАЯ

	1986	1987	1988	1989	1990
Численность ра- ботающих . . .	5096	5105	5076	4923	4603
автобусом	1574	1626	1607	1608	1537

ТРУД: РЕСУРСЫ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Юльинский (1986 г.) Пленум ЦК КПСС, на котором был рассмотрен и одобрен проект Государственного плана экономического и социального развития нашей страны на 1986-1990 гг., обратился ко всем трудящимся Советского Союза с призывом широко развернуть всенародное социалистическое соревнование за успешное его выполнение. Только добросовестная работа каждого из нас на общее благо, инициатива, ответственность, хозяйственная забота об интересах государства позволят воплотить в жизнь смелые планы и замыслы. Решающий фактор ускорения, подчеркивается в этом документе, - это наш советский человек, его отношение к порученному делу.

Вопрос вопросов — повышение производительности труда

Хорошая организация дела — непременное условие плодотворного труда, создания атмосферы деловитости, требовательности к себе и другим, ответственности за порученное дело.

Каждый должен добросовестно трудиться на своем рабочем месте — это единственная верная позиция и с экономической, и с юридической, и с моральной точек зрения. Ч-

- 27 съезд КПСС.
- 76 бригад водителей работали по методу бригадного подряда.
- Бригада водителей, бригадир Усманов Р.М. выступила с почином работать под девизом "Трезвость - норма жизни! снос вагончиков в п. Суровка. Выделено 6 квартир.
- закончено строительство 1-й очереди базы отдыха.
- планировалось ускорить строительство подсобного хозяйства /освоить 100 тыс. руб./.
- на хоз. расчет переведено 5 бригад численн. 129 чел.
- 72 бригады работали с применением КТУ при распределении премии.
- 1987 г. объединение переведено на новые условия хозяйствования. Рем. рабочие переведены на сдельно-премиальную оплату по конечным результатам.

с 1988 года ПОПАТ работает в условиях самоокупаемости и самофинансирования.

- Автобусы "ЛИАЗ-677" на маршруте № 7 заменили на "Икарус-260". и на 13 м-те - один "Икарус".
- принят Закон о государственном предприятии/объединении/
- получено 138 автобусов и 18 легковых а/м. единицы. 164 един. в т.ч. автобусов - 158.

- 1989 г. - переход всех отраслей и/х-ва на полный хозрасчет.
- на день работников автомобильного транспорта досрочно выполнили план 9 месяцев года 50 бригад водителей и 1029 чел. индивидуально
 - План 4 лет пятилетки выполнили досрочно 19 бригад, индивидуально 670 человек.
 - Лучшие бригады м-тв: №№ 4, 8, 5, II, 14, 69.

Бригадир 5-го м-та Ермаков В.И. личный план выполнил к 1 июня 1989 г. Ермаков В.И. не только отлично трудится, но и активно участвует в общественной жизни коллектива. В тот год он являлся председателем тов. суда филиала, командиров внеплатного дивизиона ГАИ, бригада шефствовала над школой-интернатом.

- Лучшими признаны: Карпов - а/слесарь, Нугманов - нач. а/к, Гаврилов - водитель, Курочкин - водитель, Мухутдинов - а/сл Адрианов - водитель, Неруцких - водитель и др.



На 1 января 1989 г.:

Филиал № 1 - 462 един. а/м обслуживали 32 городских и 10 пригородных маршрутов.

Филиал № 2 - 501 един. а/м обслуживали э-ды КамАЗа и ЗЭТО.

Филиал № 3 - 471 един. а/м обслуживали вахтовые перевозки и подразделения КГЭС, Газ, агом, строй плюс между-городние и пригородные перевозки.

Филиал № 5 - промфиилиал - кап. ремонт подвижного состава и их агрегаты, обслуживание населения таксомоторными перевозками.

Головное предприятие осуществляет централизованный ремонт и техническое обслуживание подвижного состава.



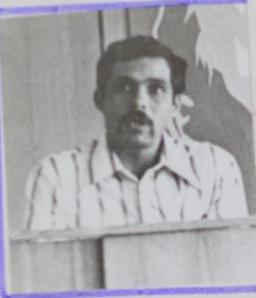
Коллектив филиала-2 ПОПАТ.



Коллектив ПАПП-1.



▲ Коллектив фил. № 3
нач-к





Садовод Ф.С., Чертышев Н.В., Фешин Г.А.,
Федоренков В.И., Залуженнов Н.Н., Соловьев Н.В.



Пусть всегда будет мама,
пусть всегда буду я.



Мартынов В.Н.



Ермаков В.И.
Романовский Н.В.



Яровой,

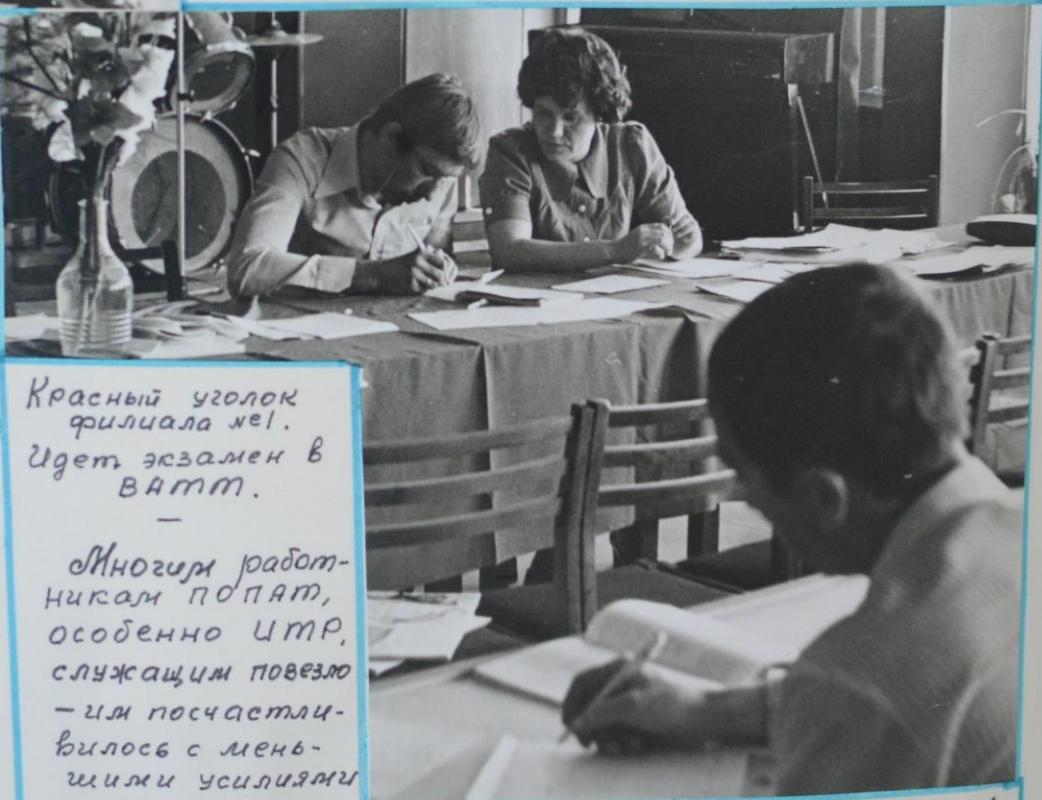


Работницы ЦДС во главе со своим
"Капитаном" Шутовым В. С.



Куклов Александр Иванович – бригадир мотористов профилиала – один из кадровых ветеранов ПАН.

С большим трудом уговорили в своё время Куклова А.И. получить среднее образование. И вот на фото вы видите чествование



Красный уголок
филиала №1.
Идет экзамен в
ВАММ.

Многим работникам попадают, осознанно ЧМР, служащим повезло – им посчастливилось с меньшими усилиями поступить на

заочное отделение ВАММ и успешно его окончить.
А мне, честное слово, хочется спросить:
– А знаете ли вы благодаря кому была организованна такая учеба?

К. Р. С.

Они работали в Москве

С 19 июля по 3 августа 1980 года в столице нашей Родины городе-герое Москве проводились Игры XXII Олимпиады.

Многие водители Наб. Челнинского ПОПАТ на своих автобусах имели честь обслуживать Олимпийскую семью, в составе которой были спортсмены и гости из многих капиталистических и социалистических стран.

Каждому водителю выпадала "Памятка" в которой были представлены нормы общения с иностранными гостями, как-то: "защита государственных, политических и экономических интересов Советского Союза, неукоснительного соблюдения норм коммунистической морали и нравственности, бдительность, идеальная стойкость к проявлениям буржуазной политики".

Поэтому кандидатов на поездку в Москву "просеивали на идеологическое сито". Большую роль в вопросе кого взять с собой для обслуживания Олимпиады играл руководитель группы Юрченко Владимир Александрович, который напрочь отказывался брать черезчур принципиальных /например Ермакова В.И./..

Большая часть выпала водителям в 1985 году, когда они участвовали в обслуживании Фестиваля молодежи и студентов, а в 1986 году -- Игры доброй воли.

Так что покинуть в Москве покерзло не только водителям, но и некоторым работникам аппарата: диспетчерам, медику, кадровикам.

В 1986 г. участники Игра доброй воли на память получили подарок -- часы.

декабрь 1995 г.



1986

Ведутся "продолжатические" беседы перед "отправкой команды в Москву".



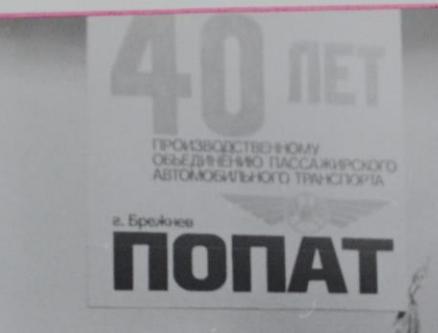
1985



Спецодежда
и текстиль
от всей души!
всегда посвященный
40-летию
рассахарского
предприятия.

ведущие:
Соловьева Галина
и Близнюк Любовь.

ПОПАТ



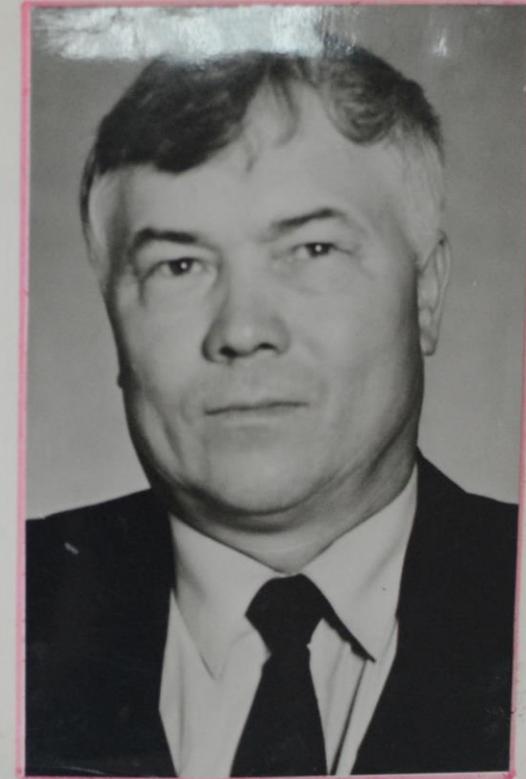
1985 год



порте надо изменить к лучшему в ближайшее время.



1979 год



Зиганшин С.Г., водитель.
Стаж в ПАК - более
25 лет.



Что ты жадно глядишь на дорогу
В пустыре одинокий таком?
Али ждешь ты кого на подмогу
Из-за "хвори" детали какой?

этот автобус "прослужил"
10 лет - с 1973 по 1983 год.

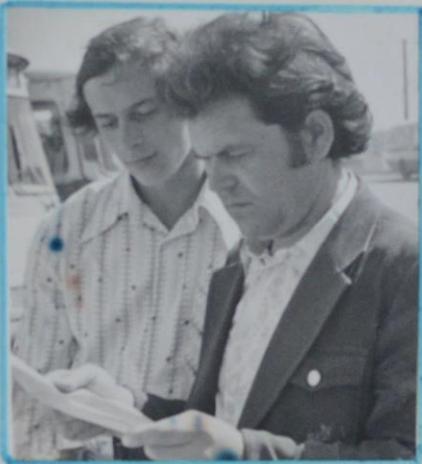
ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ, ВЗГЛЯД В НАСТОЯЩЕЕ



Лахутинка Р.Ф.



Прокопенко О.И., Кудасов А.Н.



Уч-к ВОВ Чурбакко А.И.



Бочков В.Э.
заш. по сноуборду



Эрделич К.Э.
директор подшефной
школы №6



Артемьев В.В.



Микуштдинов



Губарев О.И.
бюджетор
автосалон



Сорогаев Ф.С., Лобанов С.Ч.



Сим И.И.



Объедеников А.И.



Рыжковский Н.В.
после юбилейной про-
цедуры на базе



Колледж знакомых лиц ...



Хайдукин Н. Г.



Зарипов М. С.



Кудакова В.И.



Н. В. Рожковский
и И. М. Микулич.



Гатоуллин А.И и Карпов П.Р.



Низамов И.С.



Юрченко В.А. - Засл. науч. союз.
по кадрах и воспит. работе



Бышевский
П.Ф.

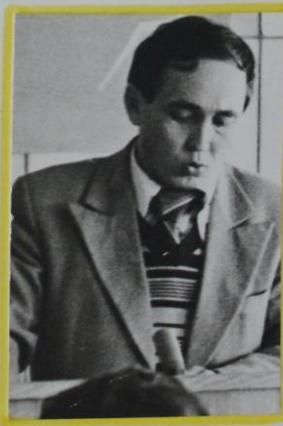
Токев Р.З.



Безукладникова Л.



Нагорняк Ф.Ф., Робаков С.И.
Москалев В.И.



Головин Т. - засл. науч.
по химии ф.н.с.



Автобус
и
город





Музалин А.Ф., нач. члко ПАК и другие на назарбекой демонстрации.



С.Д. Ганиев Р.Б., Леонов и др. Заринаев М.Е. Саураев Ф.С.



Воинь-адыгачи - водители ПЛАТ





1979г. Общее собрание в ДК „Чайка“.



Герасимов.



Открытие базы отдыха ПОПИР. 1989г.

На базе отдыха -
КАК В Крыму.



Что было, то было...



Собственные таланты



Туренок Валентина -
таксировщица №1.



Поклебухин А.С. -
фокусник.

*Вместе с перестройкой
наступила
«оттепель»*



Сегодня здесь
закон простой...



Оденьте ордена...

на предприятиях в его коллективе трудились участники Великой Отечественной войны. В 70 и 80-е годы их насчитывалось в среднем 60 человек. Все они награждены орденами и медалями за ратные подвиги.

Среди них удостоены ордена Красной Звезды:

Борисов П.М., Басалгин П.И..
Баязитов С.Б., Грибов С.В.
Галимаянов Г., Гайтов С.Г.
Додонов В.Г., Садреев Ф.С.,
Сокрушилов П.А., Торбина А.И..
Шаххор К.Ш.

/пусть будет память о тех, кто уже нет в живых

Во время боев получили ранения: Шамов Н.В.,
Кабиров З.С., Борисов П.М., Бакланов В.А.,
Тарверев Г.Г., Додонов В.Г., Деревянных Н.И.,
Исламов Н.Г., Исаев Н.М., Сескиков Р.П.,
Сибгатуллин М.Х., Усманов М.С.



1985 год





Два раза в год: 1 мая и 7 ноября с хорошим настроением участвовали в демонстрациях.





Работник ПЭО



20 лет назад из далекой Украины /Хмельницкой области/ приехала в г. Набережные Челны 17-летняя девушка Наташа. Ехала не на обум, а к своей тете Марии Ульяновне Крикун, секретарю ПАТП7. В незнакомом городе чувствовала себя неловко и навсегда запомнила свою первую поездку в автобусе на Зеленогорскую году. Была в автобусе, спустила в кассу 5 копеек и стала ждать, когда появится /выскочит/ билетик. Идла, ждала, в билетик не "выскочил". Так и доехала она "зайцем". Устроилась в котельную. Пожила в общежитии. Перешла работать статистиком в ПЭО. Окончила вечерний отделение техникума по специальности "планирование" и вскоре закрепилась экономистом. Вышла замуж за "патомца" — водителя Скотско-

го. Так до сих пор и работает экономистом ПАТП-1. Эта работа в основном бумажная, счетная. Хотя и без людей не скучают. Особенно многолюдно бывало в давние времена, когда работали водители по бригадному подряду и на хозрасчете. Порой времена не хватало на подсчет показателей работы, а тут тебе то один бригадир на пороге, то другой. Подай им итоги работы, разъясни, подсказки. А про хларасчетные бригады и говорить нечего.

— Я третьего ребенка решила родить, лишь бы от хозрасчета уйти, — то ли в шутку, то ли в серьез сказала Наташа, вспоминая прошлые годы. А они были насыщены различными эпизодами, которые остаются в памяти навсегда..

Ну как со смехом не вспомнить такой случай. В общежитии собралась молодежь. Кто-то из ребят сказал:

— Поехать бы с ночкой на базу отдыха!

Наташа сразу призадумалась: "С ночкой? Неужели там стирать будут?". Дело в том, что на ее родине "ночкой" называли большое корыто, в котором стирали белье. На этот раз свои сомнения оставила при себе. Но когда на самом деле собирались на базу отдыха с ночкой, тут уж она не выдержала и сказала:

— Зачем брать на базу "ночку"??



без земли
гистотомы
не наработа.

шутка шуткой, а осжилась Наташа в городе на Каме и стал он ей полным. А о детях и говорить нечего. Они здусь родились учиться и не заметят мама, когда они покроются.

Что касается работы, то ее хватает всегда. Только раньше больше со счетами работали. В конце месяца от цифр и колонок голова кругом идет. На каждую машину вились учетные карточки с записью данных обработки каждого путевого листа: отработано часов, пробег, доход, бензин, пассажиры и т.д.

А сейчас к асата. Все заботы человек из своей головы переложил в "железную", хотя сказать так "Пусть голова у компьютера болит!" — нельзя. Всегда за дорогостоящей счетной техникой глаз да глаз нужен. Но облегчение большое. Механизация — есть механизация.

Дек.-янв. 1995 г.

В ПАТП-1 работает ведущим экономистом МУХАМЕТШИНА Франгиза Асылдорна Челнинка. Образование высшее, математик. В 1974г 1978г. начала работать в ОК, потом в бухгалтерии, а с 1985 года в планово-экономическом отделе — статистиком и экономистом.

Работа нравится, хотя возможно в сердце осталось место для воспоминаний о школе. Но от судьбы никуда не денешься. Знать так лучше.

Поскольку Франгиза Челнинка, то ей не безразлична судьба как города, так и предприятия. Докамазовскую членинскую жизнь она связывает с проблемами своей семьи. До 60-х годов в городе только были предприятия, где можно было работать — мясокомбинат, элеватор, ткацкий цех. Всех нуждающихся рабочими местами не обеспечивалось. Поэтому отцу, плотнику, приходилось выполнять работу по найму. Больших доходов от такой работы не было. Матери изредка приходилось работать поденно в речном порту. Там за разгрузочные работы платили поденно и товарами: чулками, сахаром и др.

Улучшилась жизнь с начала строительства ГЭС и КамАЗа, потому что главное в жизни — работа, источник дохода. Так что у каждого свои проблемы. Но Франгиза Асылдорна считает, что главное чтобы был мир и покой.

главное
в жизни
—
работа.



Коллектив морозильного цеха Курской фабрики



9 декабря 1985г.



Автоэлектрики - Гильмутдинов Р., Александров И.А.



Хуснуллин М., Маслова В., Сумин В.Е.



Гатин Р.



Муин .



Токарю Иванов М.

Кузнецкий цех.



Частоис. дизельного ремонтного.



16.9.17.



Соринов А., Нестеров В.,



Архивная установка



Загуменнов Н.А., Поклонский А.С., Бакиров Г.Н., Шумилина А.,
Гадиутдинова С.Ш., Белоев А.П.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

КОЛЛЕГИЯ МИНИСТЕРСТВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР
И ПРЕЗИДИУМА ЦК ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ

г. Москва

№ 4-12

29 апреля 1982 г.

Коллегия Министерства автомобильного транспорта РСФСР
и Президиум ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и
шоссейных дорог

ПОСТАНОВЛЯЮ:

1. Одобрить работу Набережно-Челбинского производствен-
ного объединения пассажирского автотранспорта Татарского тран-
спортного управления по внедрению научной организации труда и
управления.

2. Присвоить Набережно-Челбинскому производственному
объединению пассажирского автотранспорта звание образово-
показательного по НОТ с вручением Почетной грамоты Министерства
и ЦК профсоюза.



Университет правовых знаний

12-я пятилетка

ФАКУЛЬТЕТ

ПРЕДСЕДАТЕЛЕЙ ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНІЗАЦІІ
ОБЩЕСТВА БОРЬБЫ ЗА ТРЕЗВОСТЬ

Декан — ответственный секретарь городского совета
общества борьбы за трезвость ТЕРЕНТЬЕВА И. И.

Зам. декана — инструктор городского совета ВАСИЛЬЕВА Т. И.
Дом политпросвещения горкома КНСС

Лекционный зал

Начало в 17 часов.

г. Брежнев, 1987—1989 учебный год

12 августа 1994 года



Президент Б. Ельцин в гостях
у челнинцев.



Почетный диплом — Президенту РТ

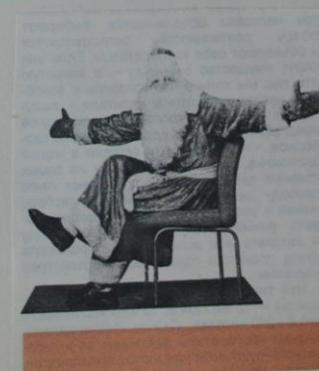
Как сообщило агентство «Татар-информ», в Москве состоялась церемония награждения Почетными дипломами за вклад в организацию и проведение Первого всемирного благотворительного фестиваля искусств «За здоровье детей в здоровом мире». Престижной награды удостоен и Президент Татарстана М. Шаймиев.

— Мы готовились к этому фестивалю давно и основательно, — сказал в интервью корреспонденту агентства «Татар-информ» председатель оргкомитета В. Майдро. — Фестиваль преследовала цель: языком искусства привлечь внимание мировой общественности к проблемам экологии и здоровья детей. В нем участвовало свыше 2,5 тысячи детей из России и стран СНГ. Концерты проходили в Лужниках, Большом театре, кинотеатре «Октябрьский», концертном зале имени Чайковского. Это были сугубо благотворительные представления.

Проведение такого масштабного мероприятия стало возможным благодаря моральной и материальной поддержке известных государственных деятелей, ряда министерств, коммерческих организаций и банков, которых оказали финансовую и организационную помощь. Особо отмечу, что идея проведения фестиваля нашла горячих сторонников в Республике Татарстан. В частности, в лице Президента Минтимера Шариповича Шаймиева, который проявил живой интерес к нашему письму — обращению и тут же отклинулся на него.

По мнению полномочного представителя Татарстана в РФ Ф. Мухаметшина, награждение Президента РТ Почетным дипломом — еще одно свидетельство авторитета нашей республики и ее лидера, международного признания усилий Татарстана в развитии искусства, оздоровлении окружающей среды и защиты детства. М. Шаймиев удостоен этой международной награды наряду с генеральным директором ЮНЕСКО Федерико Майором, президентом США Биллом Клинтоном, Председателем Госдумы РФ Иваном Рыбкиным, рядом прославленных деятелей культуры и искусства России.

(«Республика Татарстан»).





Несчастный перекресток

Знаменитый именем запечатлены улицы, "родившие" этот перекресток, - Хади Тиктша и Владимира Комарова. Но речь же о них.

Фотообъектив беспорочно запечатлевал перекресток вместе с пешеходными дорожками, по которым изо дня в день много

лет подряд ходил на работу директор средней школы № 8 Ф. В. Пантенин, бывший к тому же депутатом горсовета ряда предыдущих созывов. Часто пересекает этот перекресток "Волга" первого секретаря Комсомольского района КПСС М. И. Майны, который в период предвыбор-

ной кампании много чего обещала своим избирателям. Не минуло его и новые депутаты В. П. Булавин и Т. Н. Соловьев. Известно и то, что к "благоустройству" заподлицу перекрестка приложили руку дорожники, газовщики, предприятия тепловых сетей.

Е. Литвинов.
Фото автора.



Механик автоколонны.

Нургатину Рафику Амаловичу, механику автоколонны ПАТП-1 в трудовой жизни везет. По профессии водитель со среднетехническим образованием он, начиная с 1974 года успешно сочетает работу водителя, механика автоколонны и неоднократно замещал должность начальника автоколонны. Поэтому хорошо знает коллектив водителей автоколонны, а также техническое состояние имеющихся автобусов.

должность механика обязывает принять все меры для обеспечения КТГ /коэффициента технической готовности/ автомобилей и эффективности их использования /КИП/. Вот и "крутится" механик в гараже вместе с диспетчером производства, бригадирами ремонтников и следит за быстрым "излечением" вышедших из строя автобусов. То к одному "доктору" подойдет, то к другому. Один "нижние конечности" приводит в порядок, второй "сосудистую систему" для тормозной жидкости регулирует, третий "сидячие места" ятоает, четвертый копается в самом "сердце" - двигателе... И всех механик торопит и учинает спрос с водителя:

- Следи, чтобы все было сделано в срок и качественно!

да, если участь состояния с обеспечением запчастями, то механику автоколонны не позавидуешь. Но Нургатин с обязанностями справляется, притом к работе относится очень добросовестно. ПАТП-1 - это его второй дом. Вго беспокоит не только техническое состояние парка, но и культура обслуживания пассажиров. Бичом являются сходы автобусов с линии по технической неисправности. Раньше было легче, автобусов было достаточно и была возможность выпустить на линию резервный. Сейчас одна надежда на своевременный и качественный ремонт и бережное отношение к технике.

На гараже-200, который функционирует с 1978 года, имеются все необходимые цеха и участки для технического обслуживания автобусов. Обслуживают их высококвалифицированные ремонтные рабочие.

На планерках у руководителя ПАТП-1 к руководителям всех служб предъявляются жесткие требования, в том числе: качество обслуживания населения пассажирскими перевозками - это чистота в салонах автобусов, экипировка, культура обслуживания, выполнение плана выручки и т.д.

За 20 лет работы в предприятии добрым словом вспоминает работавших рядом с ним: Апполинарова В.Н., Суханаева И.И.ва И.И., Миронова И.А., Гизетдинова Р.Р./ныне директор ПАТП-1/, Бондарюк Г.Н., Горохова А.П., дорофеева Н.Н. и других.

Самое трудное, но и самое интересное время было - 70-е годы. Количество автобусов постоянно увеличивалось, по грунтовым дорогам они быстро выходили из строя, а ремонтная зона не в состоянии обять весь перечень поломок, чтобы быстрее отремонтировать автобус и выпустить его на линию. Как ни как 10 автоколонны было. Особенно сварка не успевала. Но зато все работали с большим энтузиазмом, с чувством гордости за большие дела на стройке и ответственностью за порученное дело.

Сейчас, когда коллектив ПАТП-1 после перестроенного потрясения начинает набирать обороты на подъеме к новому созиданию, Нургатин надеется, что коллектив будет чувствовать себя более уверенно и достойно. декабрь 1995г.

ПАТП-1

ПАТП-1

В 1977 году из состава производственного объединения пассажирского автотранспорта выделился филиал № 1 для обслуживания внутригородских маршрутов, который дислоцировался на месте строящегося гаража-200.

В 1991 году филиал № 1 стал самостоятельным предприятием со своим расчетным счетом в составе "Татавто-транс", а с августа 1995 года передано в коммунальную собственность города.

В настоящее время /декабрь 1995 г./ ПАТП имеет в своем составе 319 единиц подвижного состава, в том числе 366 единиц работают на обслуживании города по 27 городским маршрутам, в т.ч. 6 - экспрессного сообщения.

Ежедневно на линии выходят в будние дни - 230 единиц и выполняют 1650 рейсов, в воскресные дни - 160 единиц.

За день автобусами перевозится в среднем 200,0 тыс. пассажиров. За период с 1977 по 1995 гг. перевезено 1,3 млрд пассажиров.

Сбор доходов составляет ежедневно 50,0 млн рублей, с начала этого года - 14,2 млрд руб.

Численность работающих на предприятии составляет 1600 человек, в том числе водителей - 700 человек, ремонтных рабочих - 270, кондукторов - 550.

Введение кондукторного обслуживания себя оправдывает. Сбор доходов увеличивается в 2-2,5 раза, доходы на 1 час в городе Набережные Челны составили 20,0 тысяч рублей.

За весь период существования предприятие создало мощную производственную базу, постоянно внедряются новые производства: реставрация дверичных запасных частей, в стадии запуска - наладочных работ - стекольный цех.

Собственными силами проводится обслуживание, текущий ремонт, капитальный ремонт салона автобуса.

Коэффициент технической готовности составляет 0,850, КИП - 0,012 при среднем возрасте парка 7 лет.

Изменилась структура парка. С 1986 года парк стал пополняться автобусами большей вместимости, более экономичным и комфортабельным. В настоящее время "ИКАРУС-280" насчитывается в количестве 46 единиц. С 1993 года в обслуживании 17 единиц "Кароса-732". В последнее время парк пополнился автобусами новой модификации "ЛИАЗ-5256" в количестве 6 штук.

Шагая в ногу со временем, в 1993 году организовали отдел АСУ. Все операции от составления наряда-выписки, обработка путевого листа, подсчет доходов, начисление заработной платы и вся вытекающая отчетность по путевым листам обрабатываются на компьютерах, что экономически очень выгодно.

С переходом в коммунальную собственность улучшившиеся вопросы финансирования предприятия, вопрос обновления парка.

В ПАТП-1 на 30 октября 1995 года работают по стажу:

	5-10 лет	10-15	15-20	свыше 20 лет
а/к № 1	28	73	43	16
а/к № 2	29	56	40	15
а/к № 3	35	65	42	16
Рем.рабочие	36	34	98	23
Подсобн.раб.	13	9	10	99
ИТР и служ.	34	36	38	34

За период с 1967 по 1994 годы окончили заочно Васильевский автотранспортный техникум всего 22 человека, в т.ч.:

водители: Артемьев Г.П., Казанский Ф.Н., Ахметшин Ф.Р., Гараев Ф.Ш., Нашимуллин Ф.М., Салихов И.Х., Бурцев А.А., Крестьянов В.П.

ИТР: Гуменёк В.Г., Аюпов А.Р., дорожеев П.Н., Конон А.Б., Загуменнова А.А., демидов В.М., Ефимова Р.Б., Гильфанов Р.Б., Мельников П.Л., Западнов В.Н.

Кадровые рабочие:

Приняты в 1971-75 гг. - 18 человек: Абдуллин Р.Ш., Андреев В.В., Ахметзяннов М.И., Богумевич А.В., Крестьянов В.П., Попов И.Ф., Юсупов Г.Ш., Федотов И.П., Тришин Б.И., Галимзянов Р.Г., Ислямгулов А.Х., Мингалеев Н.Т., Сайпов А.М., Яхин П.М., Салахутдинов Р.Х., Савульчик В.И., Курочкин М.И., Ляпин В.А., Бикташев И.И., Валеев Г.З., Гарипов Т.С., Иров Ю.А., Теряев И., Логунов В.Н., Ермаков В.И.

Крохалева И.В. - с 1972 г., Плеханов В.П. с 1972 г., Алексеева В.Н. с 1974 г., Барсуков Н.П. с 1974 г., Пестова Л.В. с 1978 г.

Кадровые работники Ц Д С ПОПАТ: /работают с 1971 : Рябкова В.А. Алёникова Л.М., Безукладникова Л.М., Буштак Н.П., Кузнецова М.Н. с 1969 года - Коклина Г.Ф. Дубина Т.Е. с 1973 г.: Кузнецова В.В., Шутов В.С. с 1972 г.: Симутина Г.А., Шеина В.А. с 1974 г. - Мухаметшина З.В. .

диспетчеры ПАТП-1: Яроцкая Н.В. - с 1972 г. и Радионова А.Т. Чистякова Т.Н. - с 1973 г. Кирамова Д.М. - с 1974 г.

Медпункт: Максимова Л.П. с 1972 г., Парфененко А.П. с 1972 г. Секретарь - Меньшикова А.Ш. - с 1973 г. Механик а/к З Западнов В.Н. с 1972 г. " Нургатин Р.А. с 1975 г. " Усманов Х.А. с 1975 г.

У АО ПАТП-2, сородича пассажирским предприятиям, своя трудовая судьба. Сначала была общая крича над головой. Затем - свой дом на открытой стоянке, постоянное место работы - обслуживание его вагоны - частично - "КАМАЗ". Улучшились условия быта на новом нынешнем местожительстве. В былье времена коллеги-тии вахтников, а вернее спецмаршрутов был в первых рядах победителей социалистического соревнования и неоднократно получал награды в виде переходящих красных знамен, почетных грамот, дипломов и премий...

Увы! в новых условиях хозяйствования коллектив /как и большинство в городе/ "захромал". А поднон-ку ему подставил все тот же "КамАЗ". Вот и "вертит-ся" начальник ЮЛАНДИЙ Дмитрий Петрович, как белка в колесе, а работники не получают вовремя зарплату, не обеспечены полностью работой. Теперь у администрации одна забота: как спасти коллектив и поправить финансовое положение.

А в коллективе, численностью 750 человек, прекрасные кадры. В трех автоколоннах работает 304 водителя, из них со стажем более 20 лет - 20 человек, большинство имеют трудовой стаж от 10 и более лет. Руково-дят водителями очень опытные и добросовестные начальники. Среди них:

ТРУНОВ Н.А. - начальник с водителем, бригадира.

ГАРАЕВ А.Ш. - прошел тот же путь да вдобавок без отрыва от производства окончил Васильевский авто-транспортный техникум.

Этот техникум закончили заочно: ЧЕРНУХИН С.И., нач. ОЗ, КОВАЛЬЧУК П.А., инженер ТБ, КОЗЛОВА А.Н., гл. бухгалтер, АРГИМБАНО Т.В., нач. ЯТО, БАНЮРИЛЛИ В.В., - контролет ОТК, МЕЛЕНТЬЕВ В.И. - водитель 1 а/к.

Среди ИТР и служащих самыми "старыми" кадрами можно еще назвать диспетчера КОМАРОВУ В.И., работает с 1978 года; начальника ОК ЧИСТОВУ Л.А., работает с 1980 года.

Большинство ветеранов уже находится на заслу-женном отдыхе. Это: САДРЕВС Ф.С. - начальник ПАТП-2, ДМИТРИЕВА Н.Н. - начальник ОЗ, УРЛАГОВА Е.И. - начальник ОК, БУРГУДИНОВ Г.С. - зам. нач-ка; СЕРГИЯНО В.И., АЗАРЕВИЧ Н.Н. - водители и другие.

В ремонтно-вспомогательной службе давно работают и добросовестно относятся к своим обязанностям: ИСМАИЛОВ Н.Х. - слесарь по ремонту ГМК с 1978г., МАКАРОВ А.И. - бригадир электриков-силовиков с 1982г. и БАЛУРУЛЛИНА М.Л. - уборщица столовой с 1982 г. Впрочем, каждый автремонтник трудится на совесть. Для всех работающих созданы необходимые условия для плодотворной работы. Есть на территории гаража и свои АЗС.

Мы бы да радовались всему коллективу предприя-тия. Вот только, когда наступит просветление на нынешнем пасмурном небосклоне - пока сказать трудно. Г.Н. Челны, декабрь 1995 г.

Этим человеком я заинтересовался, когда готовил серию статей по проблемам транспорта. До ПАТП-2, которым он руководит, не дошел, но оттуда с кем общался, в том числе и от

мене по духу, интересам. Продолжение водителями во время обхода территории расширяет представление о морале коллектива. Таким образом, к началу полной информацией дней, знаю, какие пр

сительное отношение, у многих ру-вому племени, в зоне жизни. В будущем все же они с завуалированным раз-личных. К примеру у вас нет стедж вы не строите монбя, за границей и краю вашей жизни принципы. Я конопри работе своего кук человеческих позиций годин ничего не име-дей.

С второй автоко-сказывала, как кр-баксы за автобусы, а когда мы стали осчитали вас за нее, что первого нача-

Список работников АО "ПАТП-2"

имеющие стаж работы с 20 лет.

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 1. Козлова Миннеальфия Нурагалеевна | гл. бухгалтер |
| 2. Трунов Николай Андреевич | нач-к а/к 1 |
| 3. Гареев Азат Шахметович | нач-к а/к 2 |
| 4. Рожков Вячеслав Владимирович | нач-к ОМТС |
| 5. Газизуллина Альфира Ахиевна | бух. Р/О |
| 6. Сабитова Набиля Назиповна | фельдшер |
| 7. Шайхутдинов Нил Кимович | водитель а/к 1 |
| 8. Назаров Борис Федорович | водитель а/к 1 |
| 9. Гарифуллин Ильхам Казимович | водитель а/к 2 |
| 10. Мубараккин Расих Мубаракович | Ст. мастер ОТК |
| II. Ахметзянов Расих Гатович | водитель а/к 3 |
| 12. Арсеньев Владимир Алексеевич | водитель а/к 3 |
| 13. Вотяков Дмитрий Константинович | водитель-автоэлектрик |
| 14. Шарифуллин Наиль Мухлисуллинович | слесарь |
| 15. Минникаев Рафит Каримович | водитель а/к 1 |
| 15. Савченко Александр Сергеевич | водитель а/к 2 |
| 17. Шамгунов Шамиль Шамсутдинович | водитель а/к 1 |
| 18. Роменский Юрий Иванович | водитель а/к 2 |
| 19. Мельник Анатолий Ильич | водитель а/к 3 |
| 20. Султанов Рамит Сaitovich | водитель а/к 3 |
| 21. Ончинников Федор Тимофеевич | водитель а/к 1 |
| 22. Зайцев Николай Иванович | контролер ОТК |
| 23. Банюрихин Владимир Васильевич | водитель а/к 3 |
| 24. Муллахметов Разин Муллахметович | водитель а/к 3 |
| 25. Максимов Геннадий Александрович | водитель а/к 3 |
| 26. Вайгачев Николай Сергеевич | водитель а/к 1 |
| 27. Таттаров Кязым Загидуллович | водитель а/к 1 |
| 28. Горобцов Николай Филиппович | водитель а/к 2 |
| 29. Мелентьев Валерий Иванович | водитель а/к 1 |
| 30. Климин Владимир Васильевич | водитель а/к 3 |
| 31. Кожанов Дмитрий Петрович | дир-р АО ПАТП-2 |

Никому не удалось убедительно не менее легендарной кинокомпании доходчиво и убедительно ознакомить жизнедеятельности человека в воду племя, заседаем - ее же, времена, когда пыльевая вода из бережок волнной билась, безвозвратно взвинченными водами. И Минздрав, эпидемиологических служб неизвестные «баксы» не застрахует, специальную очистку волжской

У реки жить...

А воду из нее лучше не пить. Но и так организовано жизнедеятельность, занимаемые человеком и сопутствующими ему производственными сельскохозяйственными сферами, что все продукты из жизни недеятелиности, минувшие ступени очистных сооружений (порой даже обогну), попадают в водные бассейны. Так, по данным Прикамского территориального управления Минприроды РТ, количество хозяйственных стоков в прошлом году составило 200,7 миллиона кубометров. Основной объем загрязнений региона (99,7% прощентов) в водоемы вносят сельхозпредприятия. С загрязнениями водного бассейна берега жесткой борьбы (пять переменных успехов), на двух имевшихся в городе сибиологических очистных сооружениях проходит очистку 70% промышленных стоков.

Отрадная тенденция - за последние три года количество вредных веществ, сбрасываемых в водоемы после очистки со стоками, снизилось, и все же за эти годы этот период в окружающую среду поступило 68 тысяч тонн сухого неостатка, 7 тысяч тонн взвешенных веществ, 31 тонн нефтепродуктов, 14 тысяч тонн сульфатов, 6,8 тысячи тонн хлоридов, 95 тонн алюминия и титана.

Естественно, что коктейль этого боя, пить здоровью вредит. Поэтому мы в городской водопровод воду изымаем из Нижнекамского водохранилища (створ Белоусовского водозабора) и поступает она из станции очистки воды (СОВ). И по



Директор АО ПАТП-2
Дмитрий Кожанов

каждый день. Там это идет в городской водопровод, попадает в Нижнекамское водохранилище (створ Белоусовского водозабора) и поступает она из станции очистки воды (СОВ). И по

НАДЕЖДА...

К 65-летию Набережных Челнов

«Приближается важная историческая дата в жизни наших Челнов — 65-летие со дня присвоения ему статуса города. Интересно было мне, приехавшему сюда в 80-х годах, прочитать страницы прошлого, по крупицам собранного известным краснодромом В. Лапочкиным. А нет ли возможности предоставить материал изначальной поры Набережных Челнов? Что было раньше на месте нашего современного города?»

В. Лукьянов, инженер.

Картины далекого прошлого наших Челнов достоверно сумел воспроизвести краснодром В. Лапочкин. Кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарной подготовки и менеджмента КамГИИ Владимир Васильевич ЕРМАКОВ. Сегодня предлагает вниманию читателей его исследование.

XIX век на месте современных Набережных Челнов располагались несколько поселений. В селе Боровецком жили государственные крестьяне, в Мирополье — крепостные помещицы Н. И. Следченко. Другие села принадлежали департаменту Уделов Министерства Императорского Двора. Удельные крестьяне проживали в Челнах Борзеных и Миссовых, в деревнях Орловка и Сидоровка. Это были достаточно большие по тем временам населенные пункты, со сложившимися традициями и образом жизни. Основным делом было хлебопашество. Держали и домашний скот, птицу. Кроме того, занимались охотой, били медведя, лису, куницу. На Каме промышляли белугу и стерлядь. Иные занимались бураками. По реке к тому времени густо ходили суда. Вниз по течению — гуженые союль и железом, чугуном и медью с Урала; вверх — хлебом, салом, тканями. Кроме барж, сновали по реке расшивы и барки.

Первые первые суда появились на Каме в 1817 году, почти тогда же, когда на Неве — летом в 1815. С образованием Терской пароходной компании суда стали совершать регулярные рейсы от устья Камы до самой Перми и выше. Благодаря этому была построена первая челябинская пристань. Она обеспечивала урожайные годы местным жителям высокие зарплаты. За погрузку хлеба обычно брали по две копейки серебром с кулачком.

В 1865 году образовалась Уфимская губерния, куда вошел и Мензелинский уезд. Миссовые и Бережные Челны обратили на себя внимание губернского начальства как перспективные во всех отношениях населенные пункты. Декабрем 1868 года диктатором земства уфимского губернатора, тайном советнику С. П. Ушакову «О переводе уездного города Мензелинского уезда из Мензелинска в с. Челны». Отмечалось, что Мензелинск, построенный в конце XVI века в качестве крепости, «имеет все то, что соответствует своему назначению и не только не приносит желаемой пользы для развития производительных сил местности, но ничего не обещает для этой цели и в будущем». Совсем другое отношение губернатора — к Челнам, населенному пункту, который «как бы самой природой избран для того, чтобы быть одним из главных рынков промышленной производительности».



Челны изначальные

Экономическое значение Челнов возрастало с каждым годом. Прежде всего благодаря пристани, которая выгодно выделялась на фоне других на Каме и Белой. Почти круглый год ткались в Челны обозы с хлебом. Значительная его часть тут же и перемалывалась на многочисленных водяных и ветряных мельницах. Для хранения зерна и муки в селе были построены огромные амбары, вмещавшие до полутонны миллионов кулей.

Бережные в Миссовых Челны постепенно разрастались и благоустраивались. В 60-е годы здесь насчитывалось около полутора тысяч крестьянских дворов, имелись каменные церкви, два училища, обширная базарная площадь с корпусом торговых лавок. Здесь же, в Миссовых Челнах, находились волостное управление, квартира станового пристава, почтово-телеграфная станция. Только в 1867 году из Челнов было отправлено более пяти тысяч писем, в том числе 42 заграничных, много послов. Местность позволяла неограниченно расширять оба селения. В достатке были строительные материалы и рабочие руки.

ТАКИМ образом, симпатии уфимского губернатора были явно на стороне Челнов, которые «соединяют в себе все замечательного экономического развития в

будущем и представляют пункт как бы назначененный природой быть впоследствии богатым и значительным городом, обладая к устройству его всеми возможными удобствами».

Порочные слова! Однако преобразования Челнов в уездный город не произошло. Удельное ведомство за уступку своей земли и недвижимости, находившихся в селе и необходимых для устройства города, назначило непомерно высокую цену —

образования и культуры. Но все же главной заботой купечества была успех собственного дела. И здесь моральные принципы нередко отступали на второй план.

И все же во многом благодаря имению купцам Челны превратились в один из крупнейших центров хлебной торговли Прикамья. Сюда стягивалась хлеб не только с большой части Мензелинского, но и с соседних уездов. В 80-х годах XIX века к началу навигации на челябинской пристани заготавливались в среднем по 1 млн. 300 тыс. пудов хлебных грузов.

На хлебную торговлю прибрела в начале XX века. В 1909 году с челябинской пристани было отправлено 10,6 миллиона пудов хлебных грузов. По объему перерабатываемых сельскохозяйственных товаров она памятного превосходила пристани в Елабуге, Саратове, Казани, Нижнем Новгороде и не стала уж сильно уступать Самаре и Саратову. Крупные обороты имели торевые дома «И. Г. Стахеев и сыновья», «Братья Халфини», Камско-Вятское торгово-промышленное товарищество. Они располагали в Челнах многочисленными складами, сушкиками, паровыми мельницами, флотом. Процветали и отдельные скучинки. Например, Миннигарей Сантбатталов, купец первой гильдии. На его фирменных конвертах была изображена Большая серебряная медаль, которую он получил за участие в Казанской выставке в 1909 году. На одной стороне медали был оттиснут портрет царя Николая II, а на второй — надпись: «За трудолюбие и искусство от Министерства финансов».

Немало хлебушка с челябинской пристани уходило и за моря — через Санкт-Петербург, Николаев и другие порты. Вторым по значению экспортным товаром были... яичца. Из скучин занимались торговым домом «Николай Горюхов и К», крестьянами Маммажского уезда Вятской губернии Гизатулла Хамидуллин, куницы — петербургские и даже германский подданый Цезарь Ревер.

Развитие торговли, прежде всего хлебной, поставило вопрос о строительстве в Челнах крупного здания, он был построен смокостью два миллиона пудов, один из крупнейших в тогдашней России. Процветала и земельная торговля. По архивным документам, насчитывается около 120 различных торговых предпринятий и заведений, это лавки, бакалейные, манифактурные, галантерейные, железнодорожные, пекарни, трактиры. Торговая сеть взрастила большую группу приказчиков, сидельцев, агентов. Они не только имели особые интересы, но и пытались их совместно отстаивать. В 1902 году приказчики бережно-челябинских торговых предприятий устроили забастовку, требуя ограничить продолжительность их труда в воскресенье и праздничные дни.

Также на средства земства в Челнах была открыта в 1904 году первая публичная библиотека, она насчитывала в фондах более тысячи книг. Позже крестьянин А. В. Аббакумов открыл первый кинематограф. Появились телевидение, спектакли. Жизнь все более входила в цивилизованные ре-

долг 1 триллион 300 млрд. рублей,
— КамАЗ должен городу 200 млрд. рублей.
— Отчуждение людей от работы, от труда

допустили большой безработицы
СССР взяла на себя расходы по с
МЭР. /долг/

репили УВД, в результате чего п
скрытаемость преступлений.

тные предприятия увеличивают п
аров народного потребления.
нимаются меры по выдаче з/платы

- Развитие малого предпринимате
- Довысить качественный состав
- /убрать тех, кто не умеет рас
- Устанавливаются налоговые л
- Внедрение новых технологий.
- Использовать излишние пустую
- Занятость населения за счет Е
- Н-Камска.

— Декабрь 1995 год
9 1996 г. 21 октября
ч. Свою задумку
вела не в полной

она, что смогла еще
ться хотя и косвенно
в ПАК, за что бла
га ПАК Сагадата Гар

68 и успехов всему
коллективу!

уважением
и высокой работника ПО

Р.С. Кон
Себе

15/01/96г.

2. Н. Челнов

> К ДНЮ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

ОСТАЕТСЯ НАДЕЖДА...



Нашу встречу с Владимиром Федоровичем Росляковым, состоявшуюся накануне профессионального праздника, отбелал один день от общего срока визитов министра Камэнергостроев. Там решалась судьба его родного ПУАТа. Владимир Федорович не склонен-то был распознать отечества на вопросы традиционного интервью. Несколько раз беседа была на грани обрывка, смехочного глянца - желания поклонить ехлопки и попросить прощения за то, что показывается «свое время чего-то не так сделала...» И все же вопросы на тему завтрашнего дня автомобилестроения не оставались без ответов. Из-то мы и предлагаем вашему вниманию.

- Конечно, будущее зависит от политики?

- Выездной в декабре Гражданский Кодекс избылает предпринимателей большую самостоятельность. Структура ПУАТа не соответствует его статусу, и потому он прекращает свое существование. Надо будет его менять. Однако никто не подумал о том, что большинство людей ждет появления прямого союза. Но разве не существует сейчас? Цель-то одна: другим кто разрешит. Уже сейчас министры заявляют, что правительство никому ничего не исподобит. Кто же тогда даст? Кто должен думать о том, как жить человеку, не имеющему по-лучки заработную платы?

Что касается перспектив, то наши предприятия станут самостоятельными. Шесть автомобилестроений будет лицензировано. Четыре предприятия будут управляемы из инновационного общества.

Может быть самостоятельность поможет решить вопрос зарплаты. Пока же мы сами можности поддерживали как могли, но делать это без загнанной не так просто. Было бы конечно, прислушиваться пригласив такого большого хозяйствика, в подушку, как смогли. Сто-то разогнать?

- На кустовом собрании в Автозаводстрою сказали, что часть нашей техники будет передана этому генеральному тресту...

- Да, часть машин действительно передается строителям. Мы передадим машины, кото-

рые ушли 7-8 лет, а подразделения они и трех месяцев не прорабатывают. Весь излишки должны быть в руках, которые умеют их поддержать. Ни это иметь-то нужна помощь, а откуда она возникнет у стартующей генеральной треста.

- В рамках ПУАТа, конкретно, у единого АТХ дела мало, у других куча...

- Несколько шагов дела у нашего предприятия «Корт», авторемонтирующая база, получившая АТХ-4. Самое ужасное положение у АТХ 5, 6, 7. Под давлением белорусской политики самые большие холдинги. Ведутся наши трести впереди неизвестно. Тот же АвтоЗаводстрой уже третий год как выходит за уступки. Тот же АвтоЖдановск нам более двух месяцев, в чём стоит они сегодня впереди? Несколько получили привычные уборочные работы. Всю остальную заработка составляет более трех миллиардов, в когда мы получим эти деньги - неизвестно. 220 машин вот-вот вернутся после уборки и встанут в гаражи, работы - нет. Всего нам должны более 13 миллиардов, наш долг составляет примерно столько же с налогами на крутками.

- Камэнергостроевские водители работают и в далеком Грозном...

- Работают они там с мая месяца, в первую очередь только на дни получали. Конечно, съезд на войну никому не хочется. Но командировки в Чечню необходимы по двум причинам: здесь нет работы и

иметь им выплатят за все сми-денно. Тревожит, конечно, то, что в Думе уже сейчас встает вопрос выделить ли деньги на восстановительные работы в Чечне.

Теперь этот транспорт буд-

ет передан трестам, пусть они и решают, комо посыпать в Грязи, а комо нет.

Я проработал два года рабо-

тако в ПУАТ и воспринимать

происходящее сегодня очень сложно. Правительство, говоря о растущей безработице, само же ее и создает. А потом выпускает в свет документы, в которых всю ответственность перекладывает на руководите-ль. Каких только указов не придумано, вот только кто под-скажет как жить предприятию, если ему не перекидывают впереди деньги. Сейчас на уровне производственников решить что-то практически невозможно.

- А что будет дальше, раз-бившись в автомобилестроении?

- Хотя то же АТХ-6 дикси-дуируется, без работы водители не останутся, они перейдут в новую структуру вместе с ма-шины. Быть может все еще находятся. Надеюсь, после вы-боров придут к власти трезвые головы.

- И все-таки через несколь-ко дней вы будете отмечать свой профессиональный праз-дник...

- Я поздравлю всех с Днем работников автомобильного транспорта и желаю всем ра-ботникам и их семьям здо-

ровья, счастья и терпения.

Т. БЕЛОНожкина.

14 декабря 1995 года в актором зале мэрии состоялось собрание ветеранов войны и труда, инвалидов города, на котором выступил мэр города Алтынбаев.

Проблемы:

- Из-за последствий пожара на з-де.
- КамАЗ находится в трудной ситуации, имеет долг 1 триллион 300 млрд. рублей.
- КамАЗ должен городу 200 млрд. рублей.
- Отчуждение людей от работы, от труда.

Что сделано?

- Не допустили большой безработицы на КамАЗе.
- Россия взяла на себя расходы по содержанию КамАЗа. /долг/
- Укрепили УВД, в результате чего повысилась раскрытием преступлений.
- Местные предприятия увеличивают производство товаров народного потребления.
- Принимаются меры по выдаче з/платы и пенсии.

Планы на 1996 год:

- Развитие малого предпринимательства.
- Повысить качественный состав кадров /убрать тех, кто не умеет работать/.
- Устанавливаются налоговые льготы.
- Внедрение новых технологий.
- Использовать излишние пустующие площади.
- Занятость населения за счет Елабуги, Н-Камска.

Ноябрь - Декабрь 1995 года -
по-январь 1996 г. 21 альбом
одорожен. Свою задумку я
осуществила не в полной мере,
но доволена, что смогла еще раз
прикоснуться хотя и косвенно, но
к труду в ПАК, за что благодарю
директора ПАК Сагадата Гараевича
Тараева.

Счастья и успехов всему
коллективу!

С уважением
бывшая работница ПОЛАГ

Р.С. Конон.

Р.С. Конон

15.01.96г.

2. Н.Челеби 06 58