



Водитель Анастасия Суханова подъезжает к очередной остановке



Елена Анатольевна на трамвае ездит и на работу, и на дачу



Пассажирки Александра Леонидовна и Светлана



Из Незнамово челнок возвращается в трамвайное депо



У Татьяны Подорвановой 37 лет непрерывного стажа работы в старооскольском «Скоростном трамвае»



Алёна Хицун работает водителем трамвая 18 лет

А потом увидела объявление о наборе на курсы и, уже имея троих детей, решила пойти. Ни капли не пожалела. Да, работа сложная, серьёзная, но мне так нравилось! Была только одна трудность – со сном бороться.

– ВЫ, НАВЕРНОЕ, ЕДИНСТВЕННОЙ ЖЕНЩИНОЙ-ВОДИТЕЛЕМ ЧИСЛИЛИСЬ! – УДИВЛЯЮСЬ Я.
– Да у нас водители трамвая практически все женщины, мужчины на вес золота!
– Их всего два человека на предприятии, – добавляет Игорь Свиридов.

ПОТОМУ ЧТО НА 10 ДЕВЧОНОК...

«Пришла работать и осталась надолго» – такое мы услышим от сотрудников «Скоростного трамвая» не один раз. Для водителя трамвая **Татьяны Подорвановой** «надолго» длится уже 37 лет.
– Знакомая прочитала объявление, что в тогдашнем ПТУ №12 учат на водителя трамвая, позвала меня. Отучилась 10 месяцев, и я сразу пришла сюда на работу, – вспоминает Татьяна Романовна. – Мне нравится моя профессия. Она на всю жизнь: других у меня просто нет. Для нас что главное? Сотрудников на комбинат вовремя привезти и чтобы поломок в пути не случилось.
В первые годы её работы водителей-мужчин было больше, но со

временем их число только уменьшалось.
– А я осталась. В декабре будет пять лет, как на пенсию вышла, но продолжаю трудиться. И другим желаю, чтобы так на работу приходили, – улыбаясь, говорит она в кабинете гендиректора.
– НАВЕРНОЕ, ЗА СТОЛЬКО ЛЕТ ПОСТОЯННЫХ ПАССАЖИРОВ В ЛИЦО СТАЛИ УЗНАВАТЬ?
– Почти. Узнаём тех, кто на дачу ездит – часто одни и те же.

– УРОЖАЕМ ДЕЛЯТСЯ? – ШУЧУ Я.
Татьяна Романовна разводит руками: всякое бывает. Но добавляет, что ей приятнее искреннее «спасибо».
График работы у водителей трамвая, конечно, не женский. Иногда вместо праздничных вечеров на кухне они возводят пассажиров по домам.
– Да за 37 лет и Новый год приходилось на рельсах встречать, и 8 Марта, – признаётся Татьяна Подорванова.
Стаж её коллеги **Алёны Хицун** вдвое меньше – 18 лет.

– Училась на крановщицу, а на практику на ОЭМК ездила на трамвае. Так и попала сюда кондуктором. А позже отучилась здесь на водителя, – рассказывает она.
– КАК ВЫ СЧИТАЕТЕ, ЭТО ЖЕНСКАЯ ИЛИ МУЖСКАЯ ПРОФЕССИЯ?
– Женская: мы ответственные.

– Мне кажется, мужчина справился бы с этой работой на ура, – парирует Людмила Забродина. – Мы и заработную плату сейчас «подтянули» так, чтобы у водителя первого класса она была достойной. Но почему-то мужчины не идут. Я думаю, дорога их ублаживает.

В ДЕПО

Побывать в трамвайном депо для человека со стороны – большая удача. В парке «Скоростного трамвая» сейчас 68 пассажирских и 11 спецвагонов. Самые старые пассажирские вагоны датируются 1977 годом, их на предприятии осталось три. Игорь Свиридов поясняет: «возраст» вагона можно определить по его бортовому номеру – он порядковый. Один из таких трамвайных старожил числится под номером шесть, у последнего, приобретённого для предприятия семь лет назад, номер 107.
Гендиректор «Скоростного трамвая» рассказывает и о том, что с 2014 года специалисты предприятия взяли сами ремонтировать трамвайные вагоны. А этой осенью старооскольские транспортники подготавливают в депо участок капитально-восстановительного ремонта.
– Стоимость нового вагона – несколько десятков миллионов рублей. Семь лет назад мы организовали у себя ремонт по полному циклу, – говорит он. – В первый раз попробовали

В 5:07 у нас явка первого водителя, а в 5:30 по расписанию от городского кольца выезжает первый трамвай. Последний уходит по первому пути с этой же остановки в 22:22, делает оборотный рейс и заканчивает работу по наряду в 0:12

Лавирую по вагону, нахожу свободное место рядом со **Степанидой Ильиничной**.

– ЧАСТО ЕЗДИТЕ НА ТРАМВАЕ?
– Да не очень. И знакомые тоже, у каждого свои машины. А сегодня села, – коротко отвечает она.
Остановка за остановкой за окном мелькает город: автовокзал, парк «Зелёный лог», многоэтажки, торговые центры... Достижения урбанизации сменяются зеленью. Ветер влетает в вагон через открытые окна, вяло колыхает празднично-бордовые занавески. Людей становится всё больше, но «портрет» пассажира почему-то не пишется. Рассматриваю их, стоя у кабины водителя: действительно, какие они все разные!

– Гостили у меня зимой знакомые, проехали с ними в трамвае, – рассказывает одна из пассажирок **Александра Леонидовна**. – На улице такой холод сильный был, я и говорю: «Сядем в трамвай – согреетесь». Они подумали, что я шушу про сиденья с подогревом, поэтому удивились. Я езжу постоянно. Трамвай – это и дешево, и удобно.

– Я тоже часто пользуюсь трамваем, – подключается к разговору другая пассажирка по имени **Светлана**. – Если куда-то недалеко от города надо добраться, то ехать недолго. Одним словом, комфортно.

Для **Елены Анатольевны** трамвай – привычный транспорт. На нём она и на работу как сотрудник ОЭМК ездит, и на дачу.

– Сейчас из-за ремонта ждали на остановке долго, поэтому людей много собралось, а так трамвай почти каждые 15 минут идёт. Обычно днём народа поменьше, а вот утром и вечером, когда на работу и с работы едут, много, – объясняет она. – У меня трое детей, все работают на комбинате и тоже на трамвае добираются. Дачников немало: скоро начнутся остановки – сплошные дачи.

Разговор мы заканчиваем практически в Незнамово – селе в 10 км от Старого Оскола. В окно вижу переливающиеся на солнце звёзды на куполах местного Свято-Никольского храма. Немного встревоженные – «А куда дальше?» – пассажиры высипают из челнока на улицу. Я успеваю перекинуться парой фраз с **Анастасией Сухановой**, которая и привезла нас в Незнамово.

– Свекровь моя была кондуктором тут, предложила мне пойти учиться на водителя трамвая – я и пошла, хотя до этого никогда на нём не ездила. Попробовала – понравилось. Работаю восемь лет. В основном всё, слава богу, спокойно проходит.
– Вы прямо сейчас в депо поедете? – я киваю на вагон, в считанные секунды заполнившийся людьми.
– Уже уехала!
– Счастливого пути!

Анастасия и её «64-й» челнок отъезжают от остановки – в город, где трамвай давно стал не только средством передвижения, но и достопримечательностью. А я уже в машине достаю из кошелька трамвайный билетик-чек и пытаюсь найти совпадающие цифры: а вдруг счастливый? БП

вместе с нашими коллегами из «Челябинского городского электрического транспорта», учили своих ребят. На второй вагон уже в 2015 году челябинцев поставили как шеф-монтажников, а работу делали своими руками. Прошедший в 2014 году КВР вагон показал себя хорошо, проблем с ним не было.

В ходе капитально-восстановительного ремонта вагон полностью обновляют и внешне, и внутренне, рассказывает Свиридов. Это продлевает срок его эксплуатации ещё как минимум на 300 тыс. километров.

ОСТОРОЖНО, ДВЕРИ ЗАКРЫВАЮТСЯ!

В день, когда мы приехали в Старый Оскол, с 10 часов утра из-за ремонта остановили движение по первому пути и пустили вагоны-челноки по второму с пересадкой в Незнамово.

В 14:02 вагон-челнок отъезжает от депо. Вместе с нами в нём семь пассажиров. Кто-то, как мы, протягивает кондуктору карточки, другие отсчитывают мелочь. Времени «на поговорить» у неё не хватает.

– Ремонт пути, сумбурно всё сегодня, – кондуктор протягивает нам билеты. Под глухой стук колёс узнаю, что работает она тут уже 20 лет – «пришла и осталась».

На следующей остановке заходит только один пассажир, я едва не расстраиваюсь: поедет в полупустом вагоне. Как оказалось, рано. Когда за окном мелькает четвёртая остановка, трамвай заполняется ждущими больше привычного времени людьми, и сидячих мест не остаётся. Входящие пассажиры кажутся сбитыми с толку.
– Завтра тоже так поедет? – спрашивает кто-то.
– Нет, только сегодня до 15 часов, – объясняет кондуктор.
– До Незнамово доездете? – раздаётся с очередной трамвайной остановки.

– Довезём, – бросает кондуктор.
– А дальше?
– И дальше.
– До Незнамово с пересадкой, – объясняет уже кому-то другому молодая женщина-водитель.