

**В ноябре 1929 года в г. Перми была запущена трамвайная сеть.
Пермскому трамваю 95 лет!**

Предлагаем вашему вниманию рассказ-воспоминание из архива Филатовской библиотеки Дудиной (Уткиной) Валентины Тимофеевны, который был записан 17 апреля 2015 года.



«Окончили мы восемь классов Филатовской школы, а дальше приходилось ездить в Ильинский. Мы, семь человек, уехали учиться туда: Сережа Ершов, Коля Пепеляев, Марина Обирина, Катя Кайгародова и мы, трое подружек, Валя Уткина, Санька Гулина, Галка Куликова.

Дружили. Санька жила на Глушихе, Галка в Кленовчанах, я – в Первомайке. Мы с Галкой ходили вместе до Фуры домой, а там расходились по сторонам. Так сдружились, что поехали втроем поступать в нефтяное училище все вместе.

Мы хотели учиться на лаборантов, а нас приняли только на аппаратчиков – конкурс! Сдали мы документы, вышли из училища: «Ладно, раз аппаратчики!» Пришли на остановку, сели в трамвай, поехали.

А на кабинке водителя видим объявление о приёме на учёбу в училище № 52, на водителей трамвая и троллейбуса. С образованием десять классов и один год обучения, иногородним предоставляется общежитие.

Смотрим – в кабине девчонка сидит, такая молоденькая! Так говорит приятно по микрофону. Нам всё это понравилось. «Девчонки, давайте пойдём на трамвай, смотрите, какая интересная работа!» Вот так стихийно мы пошли, так решили. Отдали документы в училище, а медкомиссию проходить надо было позднее.

Нам сразу сказали: «Если пройдете медкомиссию, то вы поступите». Саня и Галка боялись, что они из-за зрения могут не пройти, они же обе в очках. Им сказали: «В очках можно работать». Поступили мы все трое. Четыре большие группы начали учиться: две троллейбусники, а две – трамвайчики.

В нашей группе были только девушки, а на троллейбус принимали в основном пермских парней. Считалось, что водитель трамвая – это женская работа. А сейчас смотрю – много парней водят трамваи. Вначале теория, с сентября по июнь, самый главный предмет – это физика-электрооборудование.

Преподаватели были хорошие, объясняли нам, девчонкам, доступно. Говорили: «У нас физику знают все!» «Металловедение» изучили – плюсом ведь шла и профессия слесаря. Большой макет был для изучения правил движения. Все знаки надо было знать, как и обыкновенным водителям. Нам сказали: «У вас такие же права, только то, что куда катимся, туда и едем, не можем никуда отвернуть».

Самое интересное, когда на практике первый раз. Нам мастер наша говорит: «Если ты сядешь за пульт управления, никогда уже это не забудешь, это у тебя останется на всю жизнь». На права мы сдавали в ГАИ. Решали много карточек, было много вопросов. И там были указаны неисправности не только для трамвая, но и для машин.

А вождение у нас принимала сама начальник трамвайно-троллейбусного управления Кочергина. Она по нашей реакции видела, кто будет водителем, а кто – нет. Вот садишься в учебный трамвай напряженно, а она сразу: «Расслабьтесь». Надо было не только видеть перед собой, а абсолютно всё и по сторонам тоже.

Она такая строгая стоит у тебя за спиной, говорит тихонько: «На дороге собака, твоя реакция?» Если ты не знаешь, что делать, ты не водитель. «На дороге пьяный», – она говорит так, а ты должна среагировать. Едем, а она тихонько какой-нибудь предохранитель выдернет, и трамвай останавливается. Сразу спрашивает: «Что случилось?». Смотрим по приборам, скажешь: «Надо предохранитель посмотреть». Она: «Всё правильно, дальше едем».

Она оттянула пантограф, а я сразу: «Нет напряжения». Вся группа находилась тут же, рядышком, все слушают, все переживают, ведь каждому надо будет сдавать. На экзамене едешь недолго, а когда на практике – ездили по всему городу, надо было необходимые часы наездить с наставником. Говорят, нам: «Поедем туда-то». А даже представления не имела, где это, куда.

Когда пошла первый раз самостоятельно, одна, без наставника, думалось: «Как я поеду, что я буду делать?» А две-три остановки проехала, и всё, даже

не задумывалась, ехала, и всё нормально. А когда уже день, два, три ездешь: «Как хорошо одной ездить, еще лучше!»

Дипломы мы получили летом. И все трое начали работать. Самое сложное оказалось то, что очень рано приходилось вставать утром и очень поздно ложиться. Если работаешь во вторую смену, приезжаешь уже в час или около двух часов ночи.

Особенно когда в первую смену едешь, солнце слепит, сонливость, глаза закрываются. Проверяли часто по утрам нашу внимательность и бдительность. Поставят специальный знак между рельсами каждый раз в разных местах, когда выезжаешь из депо, – видим мы его или нет. И надо было притормозить, и посигналить, что ты этот знак видишь. Строго было.

В четыре часа утра мы вставали, а в 4:20 нас автобус уже ждет у общежития, едем в депо. Сразу идем в диспетчерскую, получаем путевки, медосмотр, давление мерили каждый раз. В 5:40 уже должна стоять на первой остановке своего маршрута.

Получаю расписание и поехала. Молодые были, на железных бигуди спали, чтобы с утра на работе выглядеть получше. В кабинке расчесалась, накрасилась, и поехала на линию. Восьмой маршрут мой был: «Завод Калинина – ВРЗ».

Три завода было по этому маршруту: имени Калинина, имени Свердлова, ВРЗ. Мне нравилось возить рабочих. С самого утра едут рабочие, их бывает обычно очень много, вечером тоже. Представьте, сколько там человек, и в одно время.

Строго очень было. С диспетчером связывалась по микрофону, на всех промежуточных остановках мы должны отмечаться. Расписание передо мной, где и на какой остановке я должна быть. По этому расписанию я должна ехать – по минутам.

А другая смена приходит, у нее уже другое расписание. Если что-то случается на линии, нужно сообщать сразу, диспетчеры вызывали аварийщиков, слесарей.

Саня Гулина героем себя проявила. Мы еще мало успели поработать. Она вела свой трамвай по маршруту до цирка, там трамвайные линии в гору. Перед ней буксировали неисправный трамвай на ВРЗ, на ремонт. Видимо, плохо его закрепили, он отцепился и покатился вниз под гору, один вагон. А Саня ехала за ним следом.

Она всё сделала правильно, быстро, не растерялась. Видит, на неё катится трамвай: объявила, быстро высадила пассажиров, их было немного, был день,

не час пик. Спустила свой трамвай с тормозов, сама вышла последняя. «Отходить всем от трамвая дальше!» Удар сильный пришёлся.

Был приказ по управлению: «Гулиной Александре Яковлевне за смелость и решительные действия в сложной обстановке на линии объявить благодарность, выдать премию, вручить подарок».

Смены у нас были по 5-6 часов, самое большое – 7 часов. Рейс длинный, час-полтора. Переутомления у нас не должно быть. В первую смену меняешься, бывает, в час, бывает, в четыре. Если в четыре, то допоздна работаешь, до ночи. График скользящий, четыре смены в первую, два выходных, четыре во вторую.

Мы привыкали, подстраивались, нам нравилось. В праздники платили двойную зарплату. Я получала 230-240 рублей, бывало, по 350. Родители наши довольны, сами одеваемся.

В то время строили кооперативные квартиры, была большая очередь. Нам предлагали: «Девчонки, копите деньги на первый взнос 2000 рублей, и у вас будет своя квартира». А квартиры быстро давали, а потом надо было выплачивать по 50 рублей каждый месяц до полной стоимости.

У нас копить не получалось, тратили, молоденькие были! В свой первый отпуск поехали с Галкой в Ленинград. Купила там себе белую шубу, сапоги. Деньги были, а купить ведь у нас ничего нельзя было. А там тоже были очереди, но всё было. Привезли оттуда автоматические зонтики, блузки, сарафаны с пряжками. Впечатлений надолго от города. Эрмитаж, метро. Жили в гостинице «Интурист».

Если спросить меня, по какому маршруту я не ездила: я ездила по всем. Или на учебе, или на стажировке, или что-то ломается – нас отправляют по другому маршруту. А так, в основном, мой был маршрут № 8. Маршрут № 2 «Ипподром – Осенцы» у нас считался как самый легкий маршрут. Там нет такого движения, трамвайные пути идут в стороне от дороги.

Самым сложным считался маршрут № 12 – центр города. И 6-й маршрут, Мотовилиха – площадь Восстания. Горы там крутые, опасные повороты, склоны. Там начинающих никогда не было, только стажисты работали. Там еще и движение автомобильное идет по рельсам.

В сырую погоду машины натаскивают глину, а грязь ток не пропускает, и тормоза нет. Если неправильно затормозишь – не остановиться. Если экстренно тормозить, была кнопка аварийного тормоза. Электромагниты – висят такие bruski тяжелые, металлические, над рельсами между колесами.

Это если в машине нажимаешь на педаль тормоза, а у нас все время нога стоит на педали. Если надо тормозить — мы ногу резко отпускаем, тормоза сразу падают. Трамвай встает как вкопанный. А если грязь, сыро — магнит плохо прилипает, и торможения такого сильного нет.

Надо и это все уметь — затормозить, навыки нужны были. Поэтому, когда многие девчонки у нас начинали учиться водить машину, дружили с водителями-таксистами, в Перми тогда был большой таксопарк. Они их учили ездить, а тормозить надо по-разному: на машине жать педаль, а они по инерции отпускают, как на трамвае... Переучиваться было сложно.

У нас был бесплатный проезд на автобусах, трамваях, троллейбусах, выдавался пропуск: работник Горэлектротранспорта. Был свой санаторий у трамвайно-троллейбусного управления. В то время абонемент на проезд в трамвае стоил три копейки, а в троллейбусе — четыре копейки. Пассажиры сами компостировали свои билеты.

Иногда проводился контроль, заходят проверяющие: «Предъявите ваши билетики». Хотя билеты стоили копейки, а трамвайное депо жило хорошо, не скажу, что было бедно. Государство помогало. На смену нам выдавали по 100 абонементов на продажу, мы их без сдачи продавали по 5–10 штук. В конце смены сдаешь выручку.

Была строгая инструкция: никого в кабину не пускать, не отвлекать внимание водителя. Обязательным было пропустить машины с мигалками: скорую помощь, пожарных, милицию. Пробок на дорогах не было. И дороги успевали ремонтировать, и копали, а очень-очень редко было, что трамваи и машины пройти не могут.

На праздники было обязательное участие всех в демонстрации: 7 октября, 1 мая, 9 мая. У нас была своя колонна, сбор возле цирка. Приходишь, отмечаешься в списках. Идем от цирка до Комсомольской площади пешком с транспарантами. Кто-то портреты несет, цветы, плакаты, шарики. А потом всё это надо сдать в конце.

На Комсомольской площади объявляют: «Идут работники трамвайно-троллейбусного управления! Ура! Ура!» И обязательно надо было до конца пройти. Ходили. В сторону не уйдешь — стоит милиция, не пропускают никого.

Мне больше всего нравилось в вечерние сумерки работать весной и летом. Вечер, тишина, такое спокойствие, сумерки начинаются. Рабочие прошли, пассажиров не очень много, кто домой уже уехал, кто на вторую смену. Казалось, город такой тихий, спокойный, нравилось в сумерки ездить.

Сейчас сумерки начинаются — у меня это время вспоминается. Я немного поработала, 5 лет водительского стажа, пришлось уходить. Жанну родила и

всё. Беременным можно было только первые месяцы работать, а потом легкий труд.

Жаль было уходить, ведь и зарплата по тем временам была хорошая. На легкий труд меня вывели, и всё – я работать не стала. И Галка Куликова не стала. А Санька осталась. До сих пор так и работает, хоть и на пенсию вышла, работает на грузовых.

Говорит: «Посмотри, какие нынче трамваи. Всё уже улучшено: и кабина побольше, места в ней больше, и сиденья там такие удобные стали, не как раньше. Раньше хоть оно и крутилось, чтоб можно было спокойно повернуться на нем, но было твердое, а сейчас мягкое, удобное».

И ведь действительно подтвердились слова нашего наставника: я уже 36 лет не работаю по своей специальности, а мне всё трамваи снятся. Я всё ещё еду, я знаю всё, куда включать. Я сажусь, включаю, я всё знаю, где что. Иногда даже во сне говорю: «Осторожно, двери закрываются!»

