

# ОБРАТНАЯ ВОЗВРАТ

## «Карьера» Раисы Завьяловой

ГОРЯЧЕЕ СЕРДЦЕ

В стародавние времена в городском фольклоре бытовала шуточная песенка, в которой, помнится, были такие слова: «Ползет автобус черепахой, // в салоне давится народ // Кондуктор лает, как собака: // «Пройдите, граждане, вперед!»

Кто такой кондуктор в общественном транспорте? — «Как кто? — ответит любой первоклассник. — Это — тетя, которая продает билеты и выгоняет из автобуса (трамвая), если забудешь дома проездной». Так-то оно так, с точки зрения не обремененного жизненным опытом ребенка. Но кондуктор — это еще и человек, прекрасно знающий маршрут, остановки, которые положено объявлять. И психолог с уравновешенным характером, способный мгновенно погасить конфликты, возникающие в городском транспорте, как известно, по поводу и без, найти подход и к пожилому человеку, и к трудяге со слепящими после ночной смены глазами, и к шумной, а то и безалаберной молодежи, и к угрюмому забулдыге. И уж наверняка всем приятно, когда на очередной остановке кондуктор советует при выходе быть осторожнее, поскольку сегодня гололед и, как обычно, на дорогах лихие водители. И вообще — автобус положено обходить сзади.

По большому счету, от кондуктора зависит очень многое. И чистота — уют в салоне, и настроение пассажиров и водителя, и безопасность перевозки людей, и соблюдение графика движения, и даже зарплата экипажа. Именно так, по-флотски, называется в городском автобусном хозяйстве tandem «водитель-кондуктор».

Не думала не гадала Раиса Васильевна Завьялова, что в ее трудовой «карьер» будет такая страница, продолжительностью вот уже восемь лет. Работа, прямо скажем, не сахар. И вставать рано, и почти целую смену на ногах. Но все равно нравится Раисе Васильевне работать в автобусе, как никак весь день — среди людей, а хороших, как известно, намного больше. Да и работа оплачивается неплохо. Из-за денег Раиса Васильевна и пришла работать в МПАТП, проще говоря, в автобусный парк: подруги по прежней работе, перешедшие сюда раньше, сманили. У них тогда на обвальной фабрике три года зарплату не давали — разве что туфлями да сапогами, которые в кастрюлю не положишь.

А складывалась трудовая биография на обвальной почти на протяжении тридцати лет у Раисы Завьяловой ну прямо как у «девчоночки фабричной» из показанных советских фильмов. Пришла на фабрику после ПТУ, постепенно овладела всеми операциями на конвейерах, три года отучилась в вечерней школе, без отрыва закончила техникум легкой промышленности, стала техником-технологом. Работала бригадиром на всех потоках, мастером. Причем не «знаменцем», а коллектив сам себе выбрал руководителя — было тогда такое поветрие. Авторитет у Раисы Завьяловой был завидный: и дело знает, мастерица, одним словом, и справедливая, а в случае чего и рабочих в обиду не даст — перед начальством не робела. Да и «там, наверху», ее ценили — недаром Раиса Васильевна постоянно в президиумах сидела.

Была у нее мечта, что фабрика начнет когда-нибудь выпускать обувь под стать импортной. Казалось, вот-вот... Уже завезли итальянские литейные машины для изготовления подошв. Но — грянули лихие времена, и случилось то, что случилось.

*Если горячее сердце,  
Если открыта душа,  
Будут стихи писаться,  
Будет на сердце весна...*

Трудно поверить, что такие светлые, жизнеутверждающие поэтические строчки написала женщина, потерявшая двух мужей. — Виктор в первую же рабочую смену на комбинате попал под состав, стал инвалидом I группы и через семь лет умер. У Николая, газдварщика, тоже рабочего комбината, в 36 лет не выдержало сердце. Шесть лет на инвалидности и третий ее спутник жизни, Александр, работавший дозирщиком на аглофабрике.

...С раннего утра до поздней ночи деловито раскатывают, развозят деловой и праздничный люд по Магнитке городские автобусы. В одном из них вас встретит кондуктор Раиса Завьялова — добрая, приветливая хозяйка автобуса. Улыбнитесь ей!

# Цветные сны водителя Агапова

ЛИДЕР

Помнится, в совковые времена среди шоферов принято было отмечать звездочками на кабинках стареющих рыдванов каждую сотню тысяч километров пробега. Не знаю, вел ли такой лицевой счет водитель городского автобусного предприятия — МПАТП — Владимир Васильевич Агапов. Но я за него прикинул, что по самому минимуму за тридцать пять лет он накрутил на колеса своих трех автобусов более миллиона километров. И надо заметить, эти километры среди водительской братии самые тяжелые и самые ценные, поскольку они не с дальних трасс, а с тлямотных городских дорог, где через несколько сотен метров — остановки, вечно спешащие и спотыкающиеся,

порой нервные пассажиры, а за спинкой водительского сиденья — не тюки или ащики с безмолвным грузом, а претензиями на внимание и вежливости, хотя тебе самому не все улыбается, и говорят приятные слова, а частенько — наоборот.

Владимир Агапов по натуре оптимист. Человек добрый и улыбочный, с лирическим началом, хотя жизненная стезя далеко не гармонировала с его природным характером. Бедствовал долгие годы в Барскево-Северном поселке вместе с репрессированными родителями, сосланными из Ивановской области на Урал только за то, что держали в своем хозяйстве одного наемного работника — страшный по тем временам был криминал! А как иначе, если по лавкам — двенадцать детей? Отец до ранней смерти работал

на комбинате в «ремпром-печи», а они, семеро, — мал мала меньше — остались на материнских руках с ее копеечной пенсальской зарплатой. Но — выжили и все выучились. Володя в 14 лет пошел работать на ДОК столляром. Перед армией по направлению военкомата закончил шоферские курсы, что и определило его дальнейшую судьбу: на службе в Группе советских войск в Германии Владимир заматерел, получил второй водительский класс и в конце службы уже опекал водителей-салажат. В войсках водил старичок — «МАЗ-200» с деревянной кабиной, доставлял к самолетам керосин.

18 августа 1968-го, в День Военно-Воздушных Сил, прозвучала тревога, начались известные события в Чехословакии. И мотался солдат в сопровождении БТР через две границы со своим опас-

ным грузом почти полгода — через разъяренные людские толпы с криками и плакатами: «Позор!», «Оккупанты!», «Ленин, прокисни!», «Агрессоры, вон!» Внешние ручки водительских кабин спинали во избежание «ближних контактов».

За три с половиной десятилетия, рассказывает Владимир, рассказывает Владимир, ни разу у него не появлялось мысли сменить работу. Хотя, честно говоря, — далеко не мед. Хотя бы одно то, что вставать надо в полчетвертого — то ли утра, то ли ночи. Потому что выезд на линию — в пять. Одно время сталевары с комбината наладились на работу в ПАТП водителями, зарплата была очень приличная. Не прижились. Говорят, у мартея — легче, хоть передышки есть. А тут как сел за баранку... И жарилась летом рядом с раскаленным мото-

ром. Кондиционеры-то — только на картинках да в заморских странах. Привлекает Владимира Васильевича в автобусе работа с людьми и для людей. Кажется, мелочь: придержал машину перед приподнявшимся пассажиром, открыл привлекательные двери, как бы пропустил мимо ушей торпировное «спасибо». А приятно, душу греет. И отходит на второй план мелкие неприятности или подлости, коих на городских дорогах не счесть: то «Газель» подрежет, то таксисты остановку заполнят — хоть на проезжей части людей высаживай. Но вспомнишь, как утром коллега-браток вежливо пропустил тебя с 18-метровой «колбасой» на перекрестке, приветливо мигнул фарами, и забываются невзгоды.

В 80-м году Агапов органи-

зовал первую водительскую бригаду на подраде. Дружно работали, прекрасно зарабатывали. В выигрыше были, конечно, пассажиры, потому что в основе были и график, и коэффициент выпуска машин на линию, и выручка. Потом то ли запретило подраде, то ли времена поменялись, всяк стал за себя. Но шоферское товарищество осталось. Среди своих.

На днях Владимиру приснился цветной сон: трасса, горящие фонари прольвают мимо. А он поет песню далекой юности: «Где-то вдали догорают огни...» На третьем куплете, где «ночные друзья, фонари», проснулся. Надо же, подумал, распелся. На будильнике 3.30, скоро «дежурка» придет. А ведь это, наверное, здорово — на исходе шестого десятка — цветные сны да с песней?

# Нелегкие дороги городского автобуса

Каждый четвертый магнитогорец ежедневно пользуется услугами этого автопредприятия

Начало нашего разговора с директором Магнитогорского пассажирского автотранспортного предприятия Валерием Кудриным прервал, как оказалось, экстренный звонок: в районе 5-6 проходных комбината провало коллектор, проходящий под трамвайными путями, и на время устранения аварии останавливается трамвайное движение в обе стороны.

Позвонил «главный трамвайщик города» Сергей Мирошкин: практика действий основных пассажирских предприятий Магнитки такова — в случае нештатных ситуаций подменять коллег. И сейчас они согласовали объемы предстоящих перевозок пассажиров, сроки остановки и возобновления движения, организацию временных автобусных маршрутов. На наш взгляд — это самая лучшая иллюстрация, что без городского автобуса Магнитке не обойтись, и своеобразный ответ некоторым «горячим головам», которые на «пике» лавинообразного и хаотичного развития пассажироперевозок маршрутными микроавтобусами поспешили заявить, теперь можно обойтись и без городского автобусного парка. Это далеко не так. Хотя бы по объемам перевозок, которые выполняют автобусы: в день они перевозят до 100 тысяч горожан! «Вдогонку» Валерий Иванович

привел еще пару примеров, когда автобусники приходили на выручку: эвакуировали жильцов одного из домов на улице «Правды» 1 января в три часа ночи, когда там в подвале возник пожар. Или когда по ложному звонку о заложенном взрывном устройстве пришлось вывозить больных из 1-й городской больницы.

— Валерий Иванович, работа автобусников — не только на городских маршрутах?

— Мы обслуживаем и пригородные, и междугородные маршруты. И объемы перевозок немалые. Сезонно перевозим садоводов. Сейчас вот регулярно возим детей в Карагайку, в лесные школы — два-три раза в месяц выделяем по 20 автобусов. Все лето вывозим детей в загородные оздоровительные лагеря, бываю дни, когда выделяем до 30 автобусов. Постоянно вывозим на природу детей, отдыхающих в городских лагерях. Часто возим в другие города на соревнования юных спортсменов: для этого есть теплый уютный автобус, приобретенный с помощью администрации города.

— Сохранилась ли в наше «разгильдяйское» время система обучения водителей, проверки их квалификации, контроля за работой на линии?

— Это, скорее, не система, а требования на уровне закона, следование которым обеспечивает максимальную безопасность перевоз-



ки людей. И эти правила соблюдаются неукоснительно. Они понятны и разумны. Так, водитель должен прийти на работу отдохнувшим — не менее 12 часов после предыдущей смены, здоровым, конечно, трезвым и без последствий «возлияний» накануне. И в головном предприятии, и в филиале оборудованы круглосуточные пункты медицинского контроля со специально обученными медработниками. Причем проводится не только предрейсовый, но и после рейсовый осмотр водителей, что исключает даже мысль «расслабиться» во время смены.

— Последние годы часто слышны нарекания по качеству подготовки водителей, что отражается на низкой дорожной дисциплине, падении прав и ответственности, что ведет к разному роду ДТП. Кто находится за рулем городского автобуса?

— Перевозка людей доверена только водителям со стажем, не ниже второго класса и прошедшим стажировку. Все водители ежегодно проходят переобучение по 40-

часовой программе со сдачей экзаменов по правилам дорожного движения, материальной части, правилам перевозки пассажиров и практической работе на маршруте, для чего привлекаем не только наших специалистов, но и работников транспортной инспекции и ГИБДД. Для этого есть технические оснащенные кабинеты по безопасности движения. Так что без ложной скромности могу утверждать, что наши водители — самые дисциплинированные, опытные и ответственные в городе.

— И в ДТП не попадают?

— Попадают, куда денешься? Автобусы «подсаживают», подставная «корму», занимают оставшиеся «карманы», не уступают дорогу при отезде от остановки вопреки правилам дорожного движения...

— Перейдем к «железу»? У вас немало машин-ветеранов. На иной автобус посмотрите — чихает, чадит, гремит железом, заплатка на заплатке — но едет.

— Не от хорошей жизни. Но жизненно важные узлы и агрегаты в исправном состоянии. В этом зас-

луга нашей технической службы. При возвращении автомобиля с линии его осматривает механик, выявляет, если есть, неполадки, которые в обязательном порядке устраняют: ремонтная служба у нас круглосуточная. Ремонтная мастерская имеет сертификат на проведение всех работ, чего нет ни в одной из многочисленных фирм, занимающихся в городе перевозками людей. А наличие сертификата предполагает не только наличие определенного оборудования и инструмента, но и обученного персонала.

— Но ведь все равно парк обновлять нужно.

— Мы это делаем — по мере возможности. Администрация города выделила нам целевым назначением около шести миллионов рублей, на Ликинском автобусном заводе мы купили на них 45 кузовов первой комплектности. Это для нашего хозяйства большое подспорье. Отдельно покупали двигатели и мосты. А так на эти деньги можно было купить не более пяти автобусов. К сожалению, этот завод теперь выпускает другую модель,

и подобный вариант уже невозможен. Но город нас не оставляет с проблемами один на один. Нам не просто помогают, администрация города целиком обеспечивает ПАТП всем необходимым, а за последние два года мы получили 39 новых и частично уже бывших в эксплуатации, но в довольно приличном виде автобусов — это как раз то количество, что необходимо для постепенного восстановления изношенного парка.

— Для работы транспорта важная составляющая — дороги.

— Что касается городских дорог, то в последние восемь-десять лет у нас настали совершенно другие времена. Если прежде, допустим, мы открывали новый маршрут, например, 21-й, на Калмыкова, а потом, пока построят дорогу, полтора года ездили по разбитой насыпной, у нас даже водители отказывались выезжать на линию, вопрос касался не только каких-то удобств и сохранности техники, но и безопасности пассажиров, то сейчас сначала строят дороги, а затем — открываем маршрут. И вообще качество дорожного полотна в городе заметно повысилось. Вот еще бы «лежачие полицейские» делали не абы как, а с соблюдением всех нормативов, определенной пологости и высоты.

— Мы говорим о вашем взаимодействии с трамвайщиками...

— А это заложено в основе пассажирской транспортной схемы в городе. Мы не дублируем трамвайные маршруты, обслуживаем менее населенные и охранные районы, куда, может быть, и нет смысла тянуть трамвайную ветку. А во многочисленных «маршрутках» — в принципе, удобный вид транспорта, работают хаотично, неорганизованно, создают опасные ситуации на дорогах, и без того не приспособленных для такого большого количества транспорта. Конечно, ни о каком взаимодействии, дополнении различных видов транспорта в интересах пассажиров у нас с ними и речи быть не может.

## Магнитогорское автобусное предприятие обслуживает:

37 городских маршрутов протяженностью 408 км;  
19 пригородных маршрутов протяженностью 861 км;  
16 междугородных маршрутов протяженностью 2623 км.  
За 2004 год коллектив МПАТП перевез 36 миллионов 144,5 тысячи пассажиров, в том числе 23 миллиона 132,5 тысячи льготников.  
В среднем в день магнитогорский автобус совершает 860 рейсов и перевозит 99 тысяч человек, из которых 63,4 тысячи — льготники.

Предприятие располагает 205 автобусами большого и особо большого классов и 67 единицами пассажирских машин среднего, малого и особо малого классов.  
В настоящее время в МПАТП работает 995 человек, в том числе 360 водителей и 228 кондукторов. Средний возраст водителей — 39 лет, кондукторов — 47 лет.  
За добросовестную многолетнюю работу 131 человек — ветераны предприятия.  
В коллективе 36 человек удостоены звания «Почетный автотранспортник», 26 человек награждены Почетной грамотой Министерства транспорта. Званий «Заслуженный работник транспорта РФ» удостоен директор предприятия Валерий Кудрин, «Заслуженный рационализатор РФ» — главный инженер Александр Лукин, медали ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени — водитель Владимир Санников, ордена «Трудовая слава» III степени — водитель Владимир Абушков, медали «За трудовую доблесть» — начальник технической службы Владимир Галкин.

## ОТКРЫТЫЙ ДИАЛОГ

