

53 минуты в подавленном состоянии

Корреспондент «Новой Эры» побывал в роли кондуктора маршрутного такси

Протяжный скрип тормозов, способный на секунду даже оглушить находящихся в маршрутном такси людей. С шумом открывающаяся дверь, в проём которой, толкаясь и не давая друг другу прохода, вваливается, словно обезумевшая, толпа народа. Спустя несколько секунд салон транспорта уже забит настолько, что двери невозможно закрыть. Машина резко срывается с места. Тот, кто не успел мёртвой хваткой вцепиться в поручень, наваливается на стоящих рядом пассажиров, тем самым раздражая их. Кому-то наступают на ногу. Кто-то решает выйти на ближайшей остановке и начинает, толкаясь, протискиваться сквозь народ, приводя его в бешенство. Температура в салоне растёт с каждой секундой. Именно в такой замкнутой, душной и нервной обстановке ежедневно и проходит рабочая смена простого кондуктора общественного транспорта. Убедиться в этом мне довелось лично. Ровно на 53 минуты я из простого пассажира превратился в кондуктора маршрутного такси 024 маршрута. Скажу честно, ничего худшего со мной не случилось.

ПО ТУ СТОРОНУ МАРШРУТКИ

Написать о работе кондукторов мне хотелось уже довольно долгое время. Но самому оказаться с сумкой и валидатором на плече, признаюсь честно, никогда желания не возникло. Я всегда задавался вопросом: как один человек на ходу способен обслужить сотни людей за день? Но оказалось, я был не прав. В среднем, кондуктор общественного транспорта Екатеринбурга за 16-19 часов работы продаёт аж около полутора тысяч билетов.

Мой «рабочий день» начался очень внезапно. Вообще-то в транспортное депо я шёл для того, чтобы просто пообщаться с одним из настоящих кондукторов и расспросить его о «прелестях» этой профессии. Оказалось, что когда я добрался до места встречи, Алексею – кондуктору, уже нужно было отправляться в рейс. Он предложил поехать с ним. Согласившись, я и не подозревал, чем это для меня обернётся.

–Трудно ли работать кондуктором? – спросил я, как только мы начали отъезжать от гаражного бокса.

–А ты сам попробуй! – ответил мне Лёша.

ТЕАТР В САЛОНЕ

Сначала я даже не понял, насколько серьёзен был его ответ. Но уже через пять минут на мне болтались чёрная, набитая мелочью разного номинала, сумка и тяжёлый валидатор для «Е-карт», а в руках я крепко сжимал рулон билетов. Конечно, мне было страшно надевать на себя всю эту кондукторскую амуницию, но когда ещё мне представится возможность попробовать себя в этой роли?

Первая остановка. В салон заходят семь человек и занимают свободные места. Кто-то тут же начинает копаться в своих сумках и карманах в поисках 23-х рублей, а кто-то просто закрывает глаза, прикинувшись спящим. Вторые, наверное, думают: «Авось пронесёт – за проезд не попросят». Подхожу к такому «спящему» мужчине, прошу, чтобы оплатил проезд. Никакой реакции. Даже не пошевелился. Начинаю хлопать его по плечу.

–Кто вам дал право прикасаться ко мне!? – очнувшись, спросил он.

–Заплатите, пожалуйста, за проезд, – вежливо говорю я.



Иногда кажется, что весь общественный транспорт резиновый.

Фото с сайта pikabu.ru.

Тут он подскакивает с места и требует остановить маршрутку на ближайшей остановке. На мои просьбы об оплате он никак не реагирует. Только кричит, что меня уволят за рукоприкладство. Тут водитель всё-таки остановился и открыл дверь. Скандалиста и след простыл. Не понимая, в чём дело, я смотрю на реального кондуктора, Лёшу.

–У нас такой театр часто случается. Кто-то не может заплатить и начинает разыгрывать спектакль. Ты старайся не трогать людей, а то всякие встречаются. Кто-то может и в глаз дать, а ничего не докажешь – закон на его стороне. Например, меня уже несколько раз пытались побить, – рассказал Алексей.

Лёше ещё только 20 лет. Официально занимает место кондуктора уже около года. Помимо этого, он ещё успевает учиться на дневном отделении в УГЭУ.

«НЕ МОЁ ДЕЛО!»

Прошло всего около десяти минут. В салоне становится всё больше народа. Придётся не удаётся ни на минуту, да и некуда. Из-за того, что все места заняты, а некоторые люди стоят, держаться тоже особо не за что, поэтому принимать у пассажиров деньги и отсчитывать им сдачу становится труднее. Водитель не сбавляет скорость. Ему всё равно, что происходит в салоне, его задача – как можно скорее довезти пассажиров, а вот в каком состоянии – не его проблемы. Я стоял в узком проходе, опираясь на правую ногу, кто-то передал мелочь. Вдруг маршрутка резко затормозила на очередном светофоре. Я, просыпав полученные деньги на пол, приземлился на сидящего рядом человека. Поднявшись, я вижу, что он демонстративно отряхивается от меня, словно на него вывалили кучу мусора. Неприятно. Проползав по полу, собирая просыпанную мелочь, я уже и забыл, кто оплачивал проезд, а кто только зашёл. Наверное, это и есть одна из основных сложностей профессии: запоминать тех, кто платил, а кто нет. Если же контролёры, которые частенько навешиваются, обнаружат безбилетника, то премии лишится кондуктор, зарплата которого и так колеблется в пределах тысячи рублей. После случая с падением на пассажира подхожу к водителю.

–Не могли бы вы ехать тише и аккуратнее? – дружелюбно спрашиваю я.

–Слушай, твоё дело билеты раздавать? Вот и раздавай, а ко мне не лезь! По-

нял!? – орёт мне в ответ водитель.

Наверное, понять его можно. Ведь заработная плата водителя напрямую зависит от количества сделанных рейсов и проданных билетов. Поэтому он и старается преодолеть маршрут как можно быстрее и собрать на «борту» маршрутки как можно больше народа.

ТЕРПЕНИЕ, ТОЛЬКО ТЕРПЕНИЕ

Середина маршрута – это тот момент, когда в салоне скапливается столько народа, что даже приходится задуматься, а не резиновая ли машина? Отовсюду пассажиры передают за проезд. Пересчитать и сдать сдачу у меня просто не хватает ни времени, ни познаний в математике. Все начинают возмущаться, кричать, просят, чтобы побыстрее, кто-то продолжает совать мне деньги. В этот момент я просто переполнился ненавистью ко всем, кто находился в салоне. Мне хотелось сорвать свою злость на каждом нетерпеливом пассажире. Но был вынужден сохранять спокойствие и с улыбкой отсчитывать сдачу.

Конечно, в такой давке кто-то обязательно захочет проехать «зайцем». Поэтому Алексей подсказал мне главную кондукторскую хитрость, то есть громко спросить: «Кто не передал за проезд!?». Очень часто безбилетник пугается, что о нём узнают, и платит. Но такой способ тоже не всегда действенен.

Когда маршрутка подъезжала к конечной остановке, у меня уже не было ни сил, ни нервов вежливо разговаривать с пассажирами. В этот самый момент в салон вошёл абсолютно пьяный мужчина, по внешнему виду которого сразу было понятно, что платить ему нечем. Я сказал ему всем известную фразу, но он только что-то «промычал» на своём языке. Я попросил его покинуть транспорт на следующей остановке, но в ответ услышал кучу оскорблений. Как уже было сказано выше: применять любую физическую силу по отношению к клиентам общественного транспорта нельзя. Поэтому я вновь вежливо попросил его покинуть маршрутку. На что мужчина начал мне угрожать, якобы он вышвырнет меня из автомобиля. Мне посоветовали не вступать в перепалку с пьяным человеком. На следующей остановке, благо она была конечной, он вышел, а точнее будет сказать, выполз из машины. На этом моя смена закончилась.

Очень часто мы срываем свою злость и недовольство на тех людях, которые вовсе ни в чём не виноваты. Тем самым мы заставляем их проявлять те же самые эмоции по отношению к нам. Всего за 53 минуты на мгновение я успел возненавидеть всех окружающих. А представьте, что творится в душе у настоящих кондукторов, которые работают по 19 часов в день? Поэтому, пассажир – оплати проезд!

Александр ПОНОМАРЕВ.

● КОРОТКО Уральские студенты вышли в полуфинал чемпионата мира по программированию

В четвертьфинале соревнований по программированию, который прошёл на паркете УрФУ, приняла участие 51 команда из разных областей и регионов России. Комплект задач для соревнований был подготовлен сотрудниками Института математики и компьютерных наук Уральского федерального университета.

Попеременно лидировали две сильнейшие команды УрФУ. Удача улыбнулась студентам Михаилу Рубинчику, Олегу Меркурьеву и Григорию Назарову. Решив восемь задач, команда заняла первое место. Второе место досталось ещё одной уральской команде, в составе которой Олег Долгоруков, Ольга Соболева и Егор Щелконогов, выступавшие в финале мирового первенства 2011 года.

Обе команды отправятся на полуфинал соревнований Северо-Восточного Европейского региона (NEERC), который состоится в Санкт-Петербурге 1 декабря 2012 года.

Одновременно с четвертьфиналом прошёл интернет-тур на сайте acm.timus.ru, созданный и администрируемый организаторами чемпионата. Участие в нём приняли 350 команд из 26 стран. На сайте были выложены те же задания, которые решали конкурсанты.

В Екатеринбурге пройдёт Кубок России по тэквондо

На татами Дворца игровых видов спорта девятого и десятого ноября померяются силами около 400 спортсменов из 30 регионов страны. В боях примут участие мужчины и девушки в возрасте от 17 до 24 лет.

Кубок России традиционно проводится на территории Свердловской области, в этом году он пройдет в 13-й раз. За два дня соревнований будет разыграно более 50 комплектов наград. В рамках соревнований состоится отбор в сборную команду России для участия в Кубке мира.

Команда Свердловской области – одна из сильнейших в России. В её составе два чемпиона мира – Андрей Кресс и Александр Бакиров, чемпионы и призеры Европы, победители многих российских соревнований. Среди них победитель Кубка России 2011 – Тахир Мамедов.

Открытие Кубка России по тэквондо состоится в ДИВСе 9 ноября в 18:00. Посмотреть на захватывающие бои может любой желающий.

Александр ПОНОМАРЕВ.

Как пассажиры видят водителя маршрутки



Как водитель маршрутки видит пассажиров

