

Антон Юрьевич Колтырин



# КРАСНОЯРСКИЙ АВТОБУС

Прошлое в деталях

Антон Колтырин

**Красноярский автобус.  
Прошлое в деталях**

«Издательские решения»

**Колтырин А. Ю.**

Красноярский автобус. Прошлое в деталях / А. Ю. Колтырин —  
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-507071-5

Автор, будучи молодым студентом, в нулевые годы, в свое свободное время выходит подрабатывать на коммерческие автобусы, и он даже представить не может, насколько его втянет в этот бизнес, и какими историями это все обернется.

ISBN 978-5-00-507071-5

© Колтырин А. Ю.  
© Издательские решения

## Содержание

От автора	6
Наши дни	7
Дебют	10
Лавочка	13
Такси с наколками	16
Как выбрать кондуктора	18
Парашют	20
Кукушки	23
Конец ознакомительного фрагмента.	25

# **Красноярский автобус Прошлое в деталях**

**Антон Юрьевич Колтырин**

© Антон Юрьевич Колтырин, 2021

ISBN 978-5-0050-7071-5

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## От автора

Эта книга о том времени, когда вчерашние врачи, учителя, социальные служащие, инженеры и другие представители разных рабочих профессий для того, чтобы иметь достойный заработок, вставали за прилавки на рынках, привозили различные импортные вещи от границ нашей необъятной Родины, перегоняли импортные автомобили. Не исключением были и студенты. В принципе, студенты в любое время, чтобы себя содержать, устраивались на разные работы и подработки: грузчиками, охранниками, шиномонтажниками, мойщиками машин и т. д. Моим дополнительным заработком, в студенческие годы, были подработки кондуктором на коммерческих маршрутных автобусах города Красноярска.

Все события, истории, герои в данной книге являются художественным вымыслом автора и не имеют ничего общего с реальными людьми.

## Наши дни



Сентябрь 2019 год. После матча в 1/16 кубка России по футболу между местной командой красноярским «Енисеем» и действующим чемпионом страны, санкт-петербургским «Зенитом», мы с друзьями, неспешно покидая окрестности стадиона, в огромном людском потоке поднимаемся на Коммунальный мост по направлению к Предмостной площади. Нам навстречу по мосту двигаются вереницы автомобилей в левом ряду, а по специальной, выделенной правой полосе, ждут своей очереди маршрутные автобусы. Никто из них никуда не торопится, наоборот, все стараются как можно дольше постоять, чтобы, как можно больше людей с футбола подошли на посадку на остановке «Остров Отдыха». Я все это прекрасно понимаю, так как сам в период моей молодости подрабатывал на таких же автобусах. Также я замечаю, что некоторые автобусы в очереди совершенно пустые, без пассажиров. «Вот наглецы, – пронеслось в моей голове. – Специально подгадали время и примчались в аккурат к свистку судьи об окончании матча.» Среди них замечаю пустой желтый «МАЗ» 2-го маршрута, маршрута, на котором мне чаще всего пришлось выходить на подработку. Смотрю, кто водитель, – водитель не знакомый. Через минуту шестивия по мосту замечаю еще одну 2-ку, точно такой же желтый «МАЗ», но уже с людьми, а это значит, что эта 2-ка шла по маршруту, а та, которую я видел минутой ранее, выскочила перед ним без очереди. На второй 2-ке мой знакомый водитель – Александр Карасев, не просто знакомый, а водитель, с которым я больше всего выходил работать на автобусах и с которым до сих пор очень хорошо общаюсь.

Достаю из куртки телефон, быстро набираю номер Александра:

– Антонио, привет, говори, – раздается в трубке знакомый голос.

– Саш, привет, это ты сейчас на мосту ждешь очереди на футбол?

– Да, я, а что?

– А ничего, ты в курсе, что перед тобой в одной минуте еще одна 2-ка?

– Как это еще одна, передо мной никого не было!

– Короче, Саня, номер не видел, желтый «МАЗ», такой же как у тебя, водителя тоже не знаю.

– Так, вижу уже, вот же ситуация, ладно, спасибо тебе за информацию, разберемся!

– Давай, успехов.

Что это могло быть? Как он оказался перед Сашкой? Ведь Александр – старожил маршрута с хорошей репутацией, пользуется уважением не только среди своих коллег, но и даже среди многих конкурентов. Кто его мог так подставить? Эти вопросы не давали мне покоя.

Через полчаса, время, по которому, по моим расчетам, Александр должен был прибыть на конечную остановку «Академгородок», снова набираю его номер

– Сань, ну так что, разобрался, что это было, что за подлец такой перед тобой выскочил?

– Разобрались, он не виноват. Представляешь, еду я себе, думаю, что у меня впереди никого нет, вдруг ЦДС (центральная диспетчерская служба), на Предмостной площади 2-ку просит высадить пассажиров и разворачивает в обратном направлении, в аккурат передо мной.

– А что, так можно сейчас?

– Да вообще, сидят там, понимаешь, грамотеи, думают, что без них тут не разберемся. И он тоже, не стал слушиваться приказа. В итоге, ни он толком футбол не взял, ни мне не дали. В центре запустил меня вперед, так и приехали пустыми в Академгородок.

– Вот дела у вас творятся!

– Да не, говори, не то, что в наше с тобой время, когда мы знали, что футбол наш и мы его возьмем. Кстати, как там книга твоя? Небось, все про меня рассказал?

– Все не все, в процессе еще, скоро выйдет...

Забрав свою машину с парковки, я поехал за своей супругой Натальей, чтобы забрать ее с работы. Остановился у дверей ее магазина, закрыл глаза и окунулся в приятные воспоминания о том замечательном времени работы на маршрутных автобусах нашего города.

## Дебют

Октябрь 2003 год. Дебют – это выражение, наверное, ближе к спортсменам, артистам или к культурным деятелям, но, поверьте мне на слово, в такой сфере деятельности, как общественный транспорт, тоже бывает своего рода дебют, причем, неважно, у водителя он или у кондуктора, и от того, как сложится и пройдет ваш первый день, зависит: сможете ли Вы здесь задержаться, или Вам нужно будет искать другой источник дохода. Я знал многих людей, которые имели желание поработать на «маршрутке», некоторые пробовали и после первого же дня по разным причинам больше не возвращались, но, в основном, эта работа многих с головой затягивала в свои цепкие объятия и долго не могла отпустить. Так произошло и со мной. Однажды, попробовав себя в этой сфере деятельности, я относительно долго в ней пробыл, возможно, потому что привык к тому, что здесь можно было заработать неплохие «живые» деньги, а другого источника заработка у меня на тот момент не было.

Как я попал в эту сферу деятельности? Мне подвернулся его величество случай.

В начале нулевых годов я молодым студентом ездил, преимущественно 2-ым маршрутом в университет на учебу. Жил я на правом берегу, садился в комфортабельные «MAN'ы» 2-го маршрута на конечной остановке «Автовокзал «Восточный» и через весь город добирался в Студенческий городок. Интервал у маршрута был хороший, но и автобус всегда забивался битком.

Стояла поздняя осень. Октябрь, но снега еще не нет. Однажды меня попросили подменить знакомую девушку, у которой начиналась сессия на заочном отделении одного из университетов города Красноярск. Девушка работала с отцом на 23-ем маршруте. Расклад был такой: с утра я учусь, потом сменяю ее на маршруте, она идет учиться во второй половине дня, и так на протяжении двух недель.

Сотовые телефоны тогда только начали появляться, и были не у всех, поэтому договорились встретиться в определенное время на конечной 23-его маршрута микрорайона Пашенный. Прибыл я без опозданий, даже волновался немного. На конечной остановке меня заверили, что нужный мне автобус прибудет через 2 карточки. Карточка – это маршрутное расписание одной транспортной единицы.

Вскоре прибыл мой автобус. Мне выдали поясную сумку и билеты, объяснили суть работы: главное – не паниковать. Тронулись. Сначала было даже немного скучно: заходят 3—4 пассажира, берешь с них деньги за проезд и спокойно ожидаешь следующих пассажиров на следующих остановках. Но как только мы выехали на проспект Красноярский рабочий, стало немного интересней. На остановке «Торговый центр» вошла огромная толпа людей, состоявшая в основном из студентов, и мне пришлось ускорить темп своей работы для того, чтобы успеть всех рассчитать. А на остановке «Художественная галерея» наш автобус уже трещал по швам, и мне пришлось приложить немало усилий, чтобы протиснуться сквозь салон и рассчитать всех вошедших в автобус людей. Перебравшись на другой берег Енисея, большинство пассажиров покинули наш автобус, и на улице Воронова очередные толпы желающих уехать вновь штурмовали наш автобус. В определенный момент, прямо посреди салона, у меня вдруг неожиданно закончились билеты: просто по неопытности я не взял с собой нужное их количество. Пришлось протиснуться до водительской кабины и попросить выдать мне новую катушку. Водителя звали Геннадий. Он выдал мне новую катушку и по прибытию в микрорайон Солнечный, отметил, что провезли мы чуть больше 170 человек за эту половинку. Плохо это или хорошо, я не знал, но догадывался, что, наверное, хорошо, если он улыбался и подбадривал меня. В обратный рейс мы ушли практически с разворота.

И тут со мной произошел казус. На конечной остановке вошла женщина, она села в одиночное кресло, рассчиталась за проезд, как и многие пассажиры, ничего необычного я в ней

не заметил. Когда мы ехали по улице Воронова, я обратил внимание, что эта самая женщина находится в неестественном положении, голова закинута назад, через спинку, глаза закрытые. Я подошел, спросил: «Все ли с Вами в порядке?» Ответа не последовало. Тогда я похлопал ее ладонью по щекам. Реакции ноль. Тогда я, подумав, что ей стало плохо, побежал до Геннадия. Шофер остановил автобус на ближайшей остановке, достал из аптечки нашатырный спирт, и мы пошли приводить женщину в чувства. Когда мы поднесли спирт к ее ноздрям, женщина открыла глаза, уставилась на нас и спросила:

– Вам чего?

– Граждане, так она же пьяная, – воскликнул Геннадий.

Все верно: от нее очень сильно несло ароматами разных алкогольных напитков. Как же я сразу не догадался? Мне стало немного неловко, все пассажиры вокруг начали истерично смеяться, в том числе и Геннадий, правда, он, быстро вернулся за руль, так как мы потеряли примерно 3 минуты и отстали от расписания.

Так незаметно пролетел вечер, сделали мы 3 полных круга. К последнему рейсу к нам пришла супруга Геннадия, которая тоже часто, в свободное время, выходила с мужем на маршрут. Пришла она для того, чтобы обучить меня подводить финансовые итоги рабочего дня и помочь подбить кассу. Часть денег было отложено на солянку, часть – на мойку автобуса, часть – на план начальству, остальное было поделено между участниками сегодняшнего рабочего дня данного автобуса. Финансовый итог меня радовал, за неполный рабочий день – половину рейсов, я получил, ВНИМАНИЕ – 320 рублей, стоит отметить, что моя стипендия в то время составляла чуть более 700 рублей. То есть, за полный отработанный день я мог бы получить чуть больше моей месячной стипендии. Для сравнения цен 2003 года: булка белого хлеба стоила примерно 10 рублей, литр бензина марки АИ-92 – примерно 5 рублей.



В целом, мне удалось неплохо подзаработать. Я даже строил планы, что на новогодних каникулах попробую снова выйти на «маршрутку», у меня, конечно, были знакомые, например, сестра моей одноклассницы Елена, тоже студентка, которая работала с мужем своей тети, Сергеем Улиткой по 2-му маршруту. Но просто так в этот бизнес попасть было невозможно. Я даже начал скучать, как вдруг весной меня снова этот же экипаж попросил заменить эту же девушку, которая снова уходила на сессию, только теперь уже мне нужно было работать полноценные рабочие смены и теперь уже по 2-му, более выгодному и денежному маршруту, к тому же, этот экипаж обзавелся более вместительным люксовым «MAN'ом».

Сдав заранее сессию, я вышел на 2-ой маршрут. Работали мы практически без сходов, на протяжении 2-х недель, и вот наступило время, когда девушка должна была вернуться с сессии. Моей радости не было предела, когда она предложила поработать еще пару недель, пока она отдохнет у родственников в деревне. И все же, когда она вернулась окончательно, мне было предложено попробовать самостоятельно подыскать себе водителя на лето. Место, где осуществлялись эти поиски, называлось «лавочкой».

## Лавочка

Лавочка – это такое место, где с утра в гараже собирались кондуктора, преследовавшие цель: с кем-нибудь уехать и заработать денег. Цель то у всех одна, а вот причины разные: у кого-то водитель был на выходном, но кондуктору нужны деньги, и он готов выйти в свой выходной день, чтобы поработать с другим свободным водителем, а кто-то хочет водителя сменить и ищет для себя выгодные варианты, так как знает, что с одним водителем «каши не сварить», а с другим можно, не напрягаясь, уйти вечером домой в «шоколаде».

Водители тоже в праве были выбирать, с каким кондуктором ему поехать, а какого нужно остерегаться: один болтает много, другой ленивый или неопрятный, третий в салоне ворон ловит, поэтому водитель тоже ищет самый надежный и подходящий вариант, все как на рынке, в общем.

Но есть и определенный риск выхода на лавочку. Допустим, встал ты в 5 утра, пришел в гараж, может даже и на такси приехал, и... и не уехал, не нашлось вариантов, тогда ни с чем идешь домой досматривать сны, либо делаешь свои дела.

Тот экипаж, с которым я начинал подрабатывать, и который более менее меня обучил, показал мне это самое место, где утром собираются желающие заработать на «маршрутке».

Скажу сразу, желающих было очень много, естественно, если бы я обнаглел и прыгнул бы с первым водителем в первый же автобус, то на завтра в лучшем случае, меня с этой лавочки развернули бы на 180 градусов и больше бы не подпускали. Я поступил умнее, дождавшись, пока всех матерых разберут к 8 часам утра, остальные кондуктора, кому не повезло, разъехались по своим домам и норам, я один решил еще полчаса подождать, интуиция подсказывала: уж я сегодня уеду. И точно, смотрю, бежит мимо мужчина, лет 35, явно торопится. Поздоровались.

– *Поедешь?*

Не спрашивая ни маршрут, ни условия соглашаюсь, это уже потом, имея положительную репутацию, я мог поторговаться и/или выдвинуть свои условия, а тут, какие вопросы.

– *Поехали!*

Водителя звали Саня Меладзе. Нет, он был вовсе не грузин, настоящая фамилия у Сани была русская, просто другие водители дали ему такое прозвище за то, что он одно время крутил на своей магнитоле кассеты с этим эстрадным исполнителем.

Саня работал на 21-ом маршруте «Автовокзал «Восточный» – «Гос. Университет». Замечательный маршрут, скажу я Вам, был, особенно на промежутке «Рынок КрасТЭЦ – микрорайон Зеленая роща», конкурентов на этом промежутке практически нет, весь пассажиропоток с рынка в Зеленую рощу и людей с Зеленой рощи на рынок возит только этот маршрут. А в понедельник, когда рынок не работал, даже план ставили меньше.

Автобус у Сани был отечественной марки «МАРЗ», пока еще относительно свежего прихода. Выехали из гаража, договорились о зарплате: Саня платил 30%, от того, что останется на двоих. Меня это вариант вполне устроил.



Помню, что стояло знойное лето, в салоне было очень жарко, у Сани в отдельной кабинке вместо сиденья для кондуктора стояла большая музыкальная колонка, из которой доносился компьютерный голос популярной на тот момент попсовой певицы Глюкозы. Где-то к третьему кругу мне этот голос поднадоел, и я вежливо попросил Александра «сменить пластинку», что он и сделал.

Работал Саня со своей гражданской супругой, которая по какой-то причине не смогла выйти с ним в этот день на маршрут, исходя из того, что выехали мы поздно, а заехали рано, денег у нас осталось немного, я не помню, сколько точно, где-то в районе 1000 руб. на двоих, и я получил свои 300 руб., как и договаривались.

На следующий день Саня выходил на маршрут со своей супругой, а это означало, что завтра мне снова предстояло идти на лавочку, чтобы попробовать с кем-нибудь уехать.

Честно признаюсь, не всегда получалось уехать с лавочки, примерно в половине случаев разбирали опытных и авторитетных кондукторов, кто давно уже работал, в половине получалось, потому что приходил пораньше или уходил позже, и так практически все лето, с июня по начало августа.

В начале августа меня пригласил один из водителей на постоянную основу, до начала моей учебы в университете, на 2-ой маршрут. Автобус тоже марки «МАРЗ» забивался в часы пик так, что двери с первого раза нельзя было закрыть. Оставалось у нас немного денег, автобус, хоть и был новый, очень часто ломался и простаивал в гараже, но все же лучше, чем ничего, и мне уже не нужно было рано вставать и идти на лавочку в неизвестность: уедешь ты или нет.

Осенью возобновилась учеба, но по выходным дням, в субботу и в воскресенье, а также в праздничные и свободные от учебы в университете дни я все также шел на лавочку в надежде с кем-нибудь поехать и заработать денег, и дней, когда мне приходилось ни с чем возвращаться домой, становилось все меньше. А чуть позже я обзавелся сотовым телефоном, обменялся номерами с некоторыми водителями, и уже к своим выходным дням мне стали поступать заявки и предложения выйти на тот или иной маршрут, и потребность выходить на лавочку отпала сама собой.

Нужно отметить, что подобные лавочки существовали в каждом крупном транспортном предприятии города, и прекратили они свое существование с появлением и развитием сотовой связи, когда достаточно было с вечера, либо ранним утром позвонить кондуктору и пригласить его поработать на «маршрутке».

## Такси с наколками

Эта история произошла в самом начале моей «карьеры» кондуктора, когда я с целью заработка ходил и ездил в гараж на «лавочку». Гараж находился примерно в пяти километрах от моего дома. Иногда, встав пораньше, я ходил до него пешком, но чаще всего я пользовался услугами знакомых таксистов, которые дежурили в моем микрорайоне и за 50 рублей, приемлемая по тем временам такса, отвозили меня до нужного мне гаража.

Однажды, как обычно, в свой выходной день я, проснувшись пораньше, вышел из дома, и, к удивлению, не обнаружил ни одного знакомого таксиста. «Не беда, – подумал я, – поймаю попутку.» Через минуту по дороге в попутном направлении ко мне приблизилась серая «Волга» с шашечками на крыше. Взмахнул рукой, «Волга» остановилась. Остановилась и... почему-то заглохла. В машине были двое: водитель и пассажир на переднем сидении. Диалог со мной через открытое окно вел пассажир:

– *Привет, куда путь держишь?*

– *Здравствуйте, до остановки «Хлебозавод» подбросите?*

Почему именно я попросил «Хлебозавод», а не в гараж? Дело в том, что наш гараж находился в глубокой промзоне, без освещения, с одной стороны огороженной железной дорогой, с другой заброшенными предприятиями, а ехать в машине с двумя незнакомыми людьми по этой промзоне я не рискнул, хоть и был молодой, и ничего не боялся, но все же..., да и к тому же, навряд ли им было со мной по пути, а вероятность того, что они держат путь через проспект «Красноярский рабочий» была больше, да и от остановки «Хлебозавод» до моего гаража примерно десять минут пешком.

– *Сколько дашь?*

– *Если Вам по пути, 50 рублей устроит?*

– *Устроит, только одна проблема у нас: аккумулятор слабый, сможешь машину толкнуть?*

– *Конечно, помогу.*

Водитель остается в машине, пассажир, здоровенный бугай под 2 метра ростом, выходит из «Волги», и мы начинаем ее разгонять. На кисти рук бугая красуются татуировки. Включается передача, и двигатель машины запускается. Сажусь на заднее сиденье, за водителем, потому как сесть за бугаем было невозможно, так как его сиденье слишком далеко было отодвинуто назад.

В машине играет шансон, причем не радио «Шансон», а подборка горячо любимых песен водителя, ну, да ладно, на вкус и цвет..., как говорится. Всю дорогу я ехал молча. Пять минут в пути, вот и нужная остановка, протягиваю купюру в 50 рублей, которую этот бугай резко выдергивает у меня из рук. Перед тем, как машине остановиться, бугай опускает центральный замок дверей. Машина останавливается.

– *В чем дело?* – спрашиваю я незнакомцев.

– *150 рублей с тебя!* – отвечает бугай.

– *Каких еще 150 рублей, мы так не договаривались. Я когда садился, Вы сказали, что 50 рублей Вас устроит, и вообще, что это за расценки, за 150 рублей я могу уехать до «Предмостной площади».*

– *А теперь 150 рублей!* – настаивает бугай.

– *Нет у меня 150 рублей, двери открой!*

– *А что в пакете у тебя?*

– *Кеды старые, поношенные.*

– *А часы твои дорого стоят?*

– *Так, это что грабеж? Я сейчас выйду и номера ваши запомню.*

– *Ладно, иди, сынок, – с издевкой открывает центральный замок бугай.*

Выхожу из машины, на всякий случай запоминаю номера, «Волга» отъезжает, перехожу дорогу и двигаюсь в сторону гаража.

Я уже не помню, уехал я или нет в этот день с «лавочки», но я хорошо запомнил этот случай и впоследствии стал брать с собой на такие поездки шило или отвертку.

Осадок, конечно, остался неприятный: если ты считаешь, что тебе недостаточно предложили за оказание услуги, так откажись, скажи: «Нет», или назови свою цену, что угодно, как это делается в большинстве случаев при оказании услуги в такси, а тем более, если такси берется «с обочины», а сидеть и выделываться в машине, тем более что Вас – двое, а я – один...

В дальнейшем я видел немало сюжетов и репортажей про то, как то тут, тот там напали на таксиста, зверски его избили или же, наоборот, таксист избил пассажира или испачкал его зеленкой. Я, конечно, всегда вспоминал этот случай и считал, и до сих пор считаю, что дело вовсе не в том, что таксисты такие жадные или пассажиры им не угодили, дело, прежде всего в том, какой Вы есть человек, как Вы воспитаны, что кроется за Вашей душой. Не важно, кто Вы, таксист, продавец, врач, юрист или кто – то еще, если Вы жадный, алчный, ленивый, если Вы готовы унижить человека только лишь потому, что Вас больше, значит Вы такой человек, значит так Вы воспитаны. Ровно так же, как и пассажиры этих самых такси.



## Как выбрать кондуктора

*В рассказе «Лавочка», я кратко затрагивал тему о том, как водителю выбрать кондуктора и не ошибиться в выборе, минуя различные риски. Рассмотрим эту тему более углубленно.*

Многие водители в то время, да и сейчас тоже, старались работать со своими ближайшими родственниками: с женами, сыновьями или дочерьми, племянниками, с братьями, сестрами и т. д.

Во-первых, общий заработок уходит в семью, во-вторых, риски, что Ваш кондуктор проспит, не выйдет по причине загула, или, не дай Бог, Вас обворует, продавая левые билеты, сводится к нулю.

Но, что делать, если таких ближайших родственников нет, или есть, но они не горят желанием подрабатывать в этом бизнесе? Тогда нужно подыскать себе надежного кондуктора, в котором нужно быть уверенным на сто процентов, что он Вас не подведет.

Транспортное предприятие – это своеобразный коллектив, где благодаря разным слухам и сплетням, как и в любых других коллективах, все и обо всем всё знают, в том числе о том, как работает тот или иной кондуктор. Прежде, чем кондуктора пригласить, можно навести на него справки: с кем работал, любит ли выпивать, опрятный или неряшливый, были ли случаи воровства и т. д.

В большинстве своем, среди кондукторов того времени можно было встретить врачей, учителей, подрабатывающих в свое свободное время, молодых парней и девушек, приехавших из сельской местности в поисках работы и жилья, молодых пенсионеров, тех, кто еще в состоянии трудиться, много встречалось таких же, как и я, студентов. Но иногда среди кондукторов можно было встретить и маргинальных личностей: алкоголиков, нечистых на руку воришек и т. д. Таких кондукторов водители старались не брать. А воришек просто изгоняли, причем, мы сами кондуктора, если узнавали, что на нашем транспортном предприятии завелся такой кондуктор, дорога в наш гараж ему была закрыта, да и не только в наш. Репутация такого кондуктора становилась испорченной навсегда, информация о нем быстро распространялась по всему городу, и карьера такого кондуктора заканчивалась.

Как узнать, ворует ли Ваш кондуктор, и как его вычислить. Я не знаю, как это делается сейчас, в эпоху проездных билетов, банковских карт и различных социальных льгот, тогда это было проще. Дело в том, что в то время льготы на коммерческих маршрутах предоставлялись только ветеранам Великой Отечественной войны и детям до 7 лет, то есть, практически все вошедшие пассажиры рассчитывались только наличными денежными средствами.

Этот случай произошел, когда я еще только начинал подрабатывать в этом бизнесе, и меня с лавочки взял на 43-ий маршрут Игорь Прокопенко (Пятачок). У Игоря был большой и вместительный автобус «MAN». Так как я был студент, то выйти с ним мог только в свои выходные: субботу и воскресенье. У Игоря над водительским сиденьем был установлен специальный счетчик, при нажатии на который шкала деления перемещалась от 1 до 1000. Я обратил внимание, что Игорь все время на остановках левую руку поднимает над собой, но почему – то подумал, что, наверное, рацию настраивает. Где-то к обеду он меня позвал и спросил:

– Сколько билетов продано на катушке?

– 532!

Спустя некоторое время еще и еще раз спросил. К концу дня Игорь раскрыл секрет своего счетчика. По итогу рабочего дня я продал на несколько билетов больше, чем Игорь считал. Помню, что я даже пошутил, что деньги, за эти билеты, не подсчитанные Игорем, я могу забрать себе. На второй день Игорь меня уже не просчитывал.

Что можно сделать, если такого счетчика нет? Просчитать тоже возможно. Можно взять коробок спичек, и когда в салон зайдет десятый пассажир, отложить спичку в сторону. Провезли вы за половинку 70 пассажиров, значит 7 спичек, 100 – 10 спичек и т. д.

Многие, пойманные на воровстве кондуктора, объясняли свой поступок тем, что водитель мало платит, поэтому приходится приторговывать левыми билетами. Что ж, и такое обстоятельство случалось. По себе скажу, что и у меня, особенно поначалу, были случаи, когда некоторые водители, нарушали обещание заплатить за работу в должной мере, и, как мне казалось, не доплачивали. Но у меня не было желания выйти в следующий раз и их обворовать, я просто напросто с такими никогда больше не выходил работать, и другим тоже не советовал. Наступал момент, что с таким водителем никто не соглашался ехать, и ему приходилось, хочешь или не хочешь, пересмотреть свое финансовое отношение к оплате труда кондуктора.

## Парашют



*Антонио – под таким псевдонимом меня знают и помнят те, с кем мне приходилось пересекаться или работать на общественном транспорте в те увлекательные времена. Я не помню, кто первый, и почему меня так назвал. Вероятнее всего, из-за того, что в те годы был на слуху популярный певец Антонио Бандерос.*

*Эта история обросла легендами и передавалась она из уст в уста, и мне лично много раз приходилось ее пересказывать любопытствующим «коллегам по цеху», так как многие желали ее услышать от меня лично и живо интересовались, как такое со мной могло произойти.*

*А произошло нечто из рук вон выходящее.*

Если говорить прямо и конкретно: я выпал из автобуса в передние двери. Но при всем при этом отделался всего лишь легким испугом, ничего себе не сломав и не разбив. Нет, это не произошло по причине того, что мы гнались с конкурентом, и не потому, что я, сойдя с ума, решил сигануть на ходу в открытые двери. И даже не потому, что я переходил на ходу из салона в кабину водителя или обратно. Произошло это в салоне автобуса «MAN», где, как известно, салон и кабина общие, без перегородок. Всё это случилось совершенно случайно, по неосторожности и моей, и моего водителя...

В то время обучение в университете подходило к концу, и я вышел на дипломную практику, а это означало, что свободного времени у меня появилось больше. В университете ежедневно появляться не нужно, только лишь в процессе подготовки диплома, нужно было иногда консультироваться со своим научным руководителем. Учился я хорошо, мой диплом был написан мною заранее, еще в феврале месяце по теме, которую я выбрал сам, а защита должна была состояться в мае, и иногда я появлялся в университете, чтобы подправить кое-какие штрихи в своей дипломной работе.

В это время меня пригласил, на постоянную основу на 2-ой маршрут Александр Карасев. Водитель он справедливый, автобусы всегда держал в хорошем состоянии, в зарплате никогда

не обижал. К тому же у Александра был удобный и вместительный (42 сидячих места) люксовый «MAN» гос. номер «АС 774». В то время Александру было примерно 30 лет. У него была удобная 19-я карточка, по которой мы выходили на линию не слишком рано. Как сейчас помню, в 6 часов 42 минуты с конечной «Автовокзал «Восточный», также не слишком поздно эта карточка заканчивала свое расписание – в районе 22:30.

С Александром также, помимо меня, работали два его брата, родной брат Сергей и двоюродный брат Андрей, они тоже были студентами и тоже очень часто выходили с ним на подработку. У Александра в то время был очень молодой напарник Иван. Еще не имея собственного автомобиля, в 21 год он получил водительские права, только открыл категорию «D» и устроился к нам на предприятие. Что отличало Ивана? Он был интеллигентного вида, всегда спокойный в любой ситуации, а также помимо своих смен, Иван очень часто выходил на так называемые «подсадки» (работу в свой выходной день на любом свободном автобусе). Мне очень часто приходилось работать с Иваном, в том числе и на «подсадках».

Однажды, теплым весенним майским днем, Иван предложил мне выйти с ним поработать на одну из таких «подсадок» – это был «MAN» дяди Вити Сабуркина, желто-синего цвета, госномер «АС 776». Дядя Витя работал один, без напарника, поэтому в свой выходной день без проблем доверял нам свою технику. И вот, сделав пять полноценных кругов из шести, стоим мы с Иваном на конечной и решаем: «Куда нам поехать: на последний круг, или в гараж?» Те экипажи, которые выходили на «подсадки» вправе были на последний круг не ехать, а те, кто работают в свой рабочий график, ехать на вечерний круг должны были обязательно. Что характерно, последний круг, он как на удачу: если Вы все грамотно подгадали, просчитали и выловили всех своих конкурентов, к тому же, если Вам улыбнется госпожа удача, то сможете провезти нужное и желаемое Вами количество пассажиров, зачастую не хуже, чем в час пик. Но если вдруг, удача от Вас отвернулась, и, в Вашем салоне весь последний круг будет гулять ветер, который, как известно, за проезд не рассчитывается, то Ваш итоговый финансовый результат может оказаться намного хуже того, который был у Вас за пять предыдущих кругов.

За пять проделанных дневных кругов у нас с Иваном оставалась довольно неплохая сумма денег, и мы стояли в раздумье на конечной «Автовокзал «Восточный»: «Как нам быть?» Я стоял в открытых передних дверях на ступеньках и параллельно нашим разговорам и предположениям «подбивал кассу». Времени, свободного до отправки, у нас еще было достаточно, торопиться нам было некуда.

Тогда Иван мне предложил немного перекусить: по пирожку и по стакану кофе. Я соглашаюсь и достаю из кармана своей жилетки большую горсть мелочи, чтобы рассчитаться ею с продавцом пирожков. Но к пирожкам же еще нужно подъехать. В это момент ничего не подозревающий Иван резко жмет на педаль акселератора, при этом он резко выкручивает руль влево. Если вы помните, какую порой стартовую скорость набирали в те времена «MAN'ы», и под каким углом они могли выезжать с остановки, то вы представляете, что могло произойти с человеком, который стоит в открытых дверях и не держится за поручни, да и к тому же, руки мои в тот момент были заняты подсчетом монет мелочи. Мне в тот злополучный момент, почему-то показалось, что ничего страшного не произойдет, если я не успел схватиться за поручень. Чтобы не потерять равновесие, у меня должен был быть запасной вариант, который подразумевал то, что я могу облокотиться спиной к двери, как я это делал много раз чтобы не упасть. И только в полете я осознаю, что дверей – то вовсе нет, что двери – то открытые, и я кубарем вылетаю из автобуса спиной назад.

Отбросило меня от автобуса на довольно приличное расстояние, приземлился я на спину, и даже немного ударился затылком об асфальт. Удар немного смягчила моя кепка. Пассажиры, которые в стороне наблюдали всю эту картину на конечной остановке хором ахнули. В это время Иван, увидев, как его верный соратник кондуктор, в спешке покидает салон автобуса

неестественным образом, резко остановил автобус, и, напугавшись, подбежал ко мне. Он помог мне подняться, и, во время моего осмотра между нами произошел примерно следующий диалог, немного даже эмоциональный:

– *Цел, ничего не болит?*

– *Да, вроде, цело все.*

– *Ты почему не держался?*

– *Так я же мелочь на пирожки отсчитывал, откуда ж мне знать, что ты так резко стартанешь!*

– *В общем, на сегодня нам, пожалуй, хватит, ну их эти пирожки, давай помогу кассу подсчитать, поехали в гараж.*

– *Поехали.*

На следующий день о моем «полете» узнал напарник Ивана, Александр Карасев. Узнали об этом и соседствующие с нами экипажи, и экипажи с других маршрутов. И еще долгое время стоило мне только зайти в переднюю дверь, к любому водителю, за мной сразу захлопывали двери, чтоб не выпал случайно. А многие коллеги с иронией и насмешкой спрашивали: «Антонио, ты парашют с собой взял?»



## Кукушки

*За своим 7 минут,  
сорок третий 3,5 минуты,  
восемьдесят девятый 4 минуты,  
«копейка» 1 минута (на «органке» за углом),  
копейка за копейкой 5 минут,  
сзади полста пятый:)*

Очень часто пассажиры и городские жители могли услышать подобную информацию, от человека, который неожиданно подходил к водительским дверям и передавал эту замысловатую информацию. После услышанного водитель либо, захлопывая двери, лихо срывался с места, либо задумчиво продолжал стоять на месте или начинал «собирать красные светофоры». Человек, который передавал такую информацию, назывался «кукушка». Попробуем разобраться: кто же такие «кукушки» и для чего они были нужны.

Так называемыми «кукушками» именовали неофициальных диспетчеров, которые располагались на крупных транспортных узлах-остановках нашего с Вами города Красноярска. Основная цель, как и у всех граждан, – заработать денежные знаки. Принцип работы был достаточно прост, но в то же время требовал определенного внимания, выносливости и предприимчивости. Обязательными атрибутами «кукушек» были: часы-таймер, (иногда, до 10 шт. у каждой «кукушки»); тетрадка, где отмечались время проходящих автобусов и интервалы; ручка; зонтик; жилетка; телефон; и многие другие атрибуты, которые упрощали их работу. Многие «кукушки» располагались в личном автомобиле и выходили, когда автобусы подъезжали к остановке.

Как и когда появились первые «кукушки», уже, достаточно сложно сказать. Версий много. Одни утверждают, что первые «кукушки» появились на «Медицинской академии», другие, что на «Красной площади», третьи – на остановке «Главпочтамт» на ул. Ленина.

Кто-то, из водителей-старожилов, как-то мне рассказывал историю о том, что один из экипажей 2-го маршрута, практически ежедневно, в одно и то же время, наткнулся на одну и ту же проблемную ситуацию, когда, выйдя в центр города «попадал» под один и тот же коварный экипаж 46-го маршрута, который «приводил раздетую» 2-ку на конечную остановку «Академгородок». И во сколько бы этот экипаж не выходил в центр, вычислить и выловить проворного 46-го «ПАЗ'ика» никак не получалось. Пораньше выйдут – уткнутся в свой передний экипаж. Чуть позже выйдут – 46-ой уже проскочит вперед. Тогда и решили поставить кондуктора-напарника наблюдать за обстановкой непосредственно перед тем, как подъедет нужный экипаж на остановку «Главпочтамт», где начинали пересекаться маршрутные пути 2-го и 46-го маршрутов. Операция была проведена успешно, 46-ой был вычислен и сдан нужному экипажу 2-ки, также успешно сдали другого 46-го задней 2-ке, а потом поняли, что на этом можно зарабатывать, и пошло-поехало.

Также существует мнение, что «кукушка» – это чисто красноярское изобретение, по крайней мере, за Уралом, «кукушки» вели свою деятельность только в нашем городе на Енисее. Но, возможно, я ошибаюсь, и в других городах Сибири и Дальнего Востока они тоже появились, но уже гораздо позже.

Какая информация собиралась и для чего все это делалось? Попробуем разобраться.

**Во-первых**, как уже говорилось выше, экипаж получал информацию, о том, в каком временном промежутке находится его конкурирующий маршрут. Здесь необходимо отметить такую немаловажную характерную деталь, что, помимо названия маршрута, «кукушка» называла госномер конкурирующего автобуса, либо прозвище водителя или автобуса, по которому водителю становилось понятно, что от этого конкурирующего экипажа можно ожидать,

потому что стилистика и манера езды была у всех водителей разными. К тому же, водителю становилось понятно, кто из его конкурентов перед ним: возможно, водитель, с которым он предпочитает разъехаться спокойно, без устраивания гонок и битв за пассажиров. Также «кукушка» могла передать пожелания для конкурента. Допустим: *«Передай 89-му, пусть не летит за мной, я уйду, ждать не буду»*.

**Во-вторых**, экипаж получал информацию не только об основном конкуренте, но и о промежуточном, незначительном или косвенном, с которым проходил лишь часть маршрута. Эта самая информация о промежуточном конкуренте могла повлиять на определенные расклады, и водитель принимал решение: либо обогнать промежуточного конкурента, либо «упасть на якорь», «оттянуться», «отпустить». Но для этого он тоже должен был иметь определенный запас времени в своем графике движения, чтобы случайно не дождаться своих задних коллег со своего же маршрута. Вариантов и раскладов было множество, и каждый водитель для себя сам принимал решение, как ему поступить в той или иной ситуации.

**В-третьих**, экипаж получал информацию о своем переднем экипаже, из которой становилось понятно, допустим, почему у тебя пустой салон. Это означало, либо водитель слишком быстро едет по своему временному графику, либо его передний экипаж грубо «залезает» в его время. Существовало мнение, что благодаря «кукушкам» водители устраивали гонки. Это не совсем правильно, не совсем верно и не совсем корректно. Наоборот, «кукушки» как бы приоткрывали водителю глаза, давали расклад (не всегда приятный), и ему становилось понятно, что нужно предпринять в той или иной ситуации, в том числе спокойно «разъехаться без гонок», чтобы не подвергать риску все то самое ценное, что он везет – своих пассажиров.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.