

Как белка в колесе

Надежда Сергеева — наставник кондукторов троллейбусов в Яргорэлектротрансе. Это инспектирующая должность. Надежда Назаровна ездит по городу и проверяет, как работают ее подчиненные. Под ее началом трудятся 215 человек.

Еще пять лет назад она была индивидуальным предпринимателем — торговала на Центральном рынке одежды. По профессии Надежда Назаровна учитель химии, но по специальности не работала ни дня: сразу же после окончания института родила ребенка, какая уж тут работа... Потом настали девяностые — на зарплату педагога не проживешь. Вот и подалась в продавцы. Семнадцать лет трудилась в этой сфере. А однажды проснулась утром и поняла, как ей все надоело. Эта бесконечная круговерть, невозможность не то что в отпуск пойти — выходные устроить. Выходишь ты торговать или нет — неважно, за место платить надо каждый день.

— Мне 47 лет. Чем я занимаюсь? Кручусь как белка в колесе! Все, ухожу! — решила Надежда. И уже через пару дней свернула бизнес, стала искать себе новую работу. В троллейбусном депо ей предложили стать кондуктором на замену.

Сначала — в резерв

Оказывается, устроиться кондуктором не так-то просто. Вначале надо пройти двухдневное обучение-стажировку, поехать вместе с опытным коллегой по маршруту. После этого кандидата зачисляют в резерв. Его ставят работать на линию, если кто-то заболел, ушел в отпуск. И только после проверки «на замену» ему дают постоянное место работы в буквальном смысле этого слова.

— Нас закрепляют за одной постоянной машиной, и мы с водителем работаем в связке, трудимся в одни и те же смены. У меня первый водитель был Саша Матвеев — бортовой номер машины 73. Затем я ездила с Анжелой Кашиной, до сих пор с ней дружим.

В двух ярославских троллейбусных депо трудятся 225 кондукторов. Из них 171 на постоянной основе. А еще есть 44 агента. Таким романтическим словом называют людей, работающих внештатно. Не у каждого есть возможность работать полный день, а подзаработать хочется — вот люди и оформляются на неполный рабочий день. Иногда даже бывает, что кондуктор с автобусного предприятия устраивается в свое свободное время трудиться к троллейбусникам.

Четыре — два — четыре

У ярославского кондуктора — женское лицо. Большинство работающих — представительницы прекрасной половины человечества. Мужчины, как правило, чувствуют такую работу.

Я б в кондукторы пошел...



Надежда Сергеева (справа) инспектирует работу кондуктора.

Январь оказался богатым на транспортные новшества. Это и внедрение пластиковых карт, и повышение стоимости проезда в общественном транспорте и у частных перевозчиков. Все новое нередко вызывает возмущение, и первыми волну недовольства транспортными «реформами» принимают на себя кондукторы. Кто эти люди, как им работает в столь непростое время?

— В последнее время к нам приходит все больше молодых, тридцатилетних женщин, которым не так просто найти работу в других сферах. Да и профессия наша, честно говоря, лучше подходит для женщин. Они менее конфликтны, — считает Надежда Назаровна.

Но нагрузки в этой профессии отнюдь не женские. Вот, возьмем, к примеру, самый распространенный график «4 — 2 — 4». Четыре дня работаешь, два отдыхаешь. Обычный, казалось бы, восьмичасовой рабочий день, но начинается он в 5 утра. Чтобы выйти на линию в это время, кондуктор вынужден вставать ночью, заводить будильник на 3 часа. В час он закончит работу на линии, сдаст кассу и уже в два свободен. Четыре дня работы в таком режиме, потом два дня отдыха. Но затем выходишь работать уже в вечернюю смену. Организму приходится в срочном порядке перестраиваться. Это тяжело.

— Я после первого трудового дня ног под собой не чувствовала. Сначала брала только восьмичасовые смены, трудиться по 12 часов было невозможно. Но потом втягиваешься и можешь по полдня на линии находиться, — вспоминает Надежда Сергеева.

Рыбные места

Кондуктор получает почасовую оплату плюс премия и процент от количества проданных билетов. Так что заработать можно и десять тысяч, и в два раза больше.

Как и в любой профессии, здесь есть свои «рыбные» места. Например, самым выгодным считается троллейбусный маршрут № 6. Да, да, не № 1.

— Дело в том, что шестой делает круг за 30 минут, а первый за час. И поэтому через маршрут № 6 проходит вдвое больше пассажиров, — объясняет Надежда Назаровна.

Но на коротких маршрутах надо «крутиться». Не успеешь быстро обилетить клиентов, они выйдут уже на следующей остановке, и ты без заработка останешься. Например, на Богоявленской площади в троллейбус № 6 садится много студентов педуниверситета, а на следующей остановке они уже выйдут. И надо успеть этих далеко не самых ответственных людей обилетить. А они с кондуктором как в прятки играют. Смотрят, в какой части площадки он стоит, и идут в противоположную, надеясь, что тот не успеет до них дойти.

У Надежды Назаровны для таких хитроумных был заготовлен коронный прием. Она стояла на передней площадке, а когда троллейбус готов был тронуться, просила водителя открыть заднюю дверь и переходила в самую гущу пассажиров. Продажу билетов начинала именно оттуда. Успевала до следующей остановки.

Но не каждый кондуктор мыслит «стратегически». По словам Надежды Сергеевой, недавно пришлось одного мужчину перевести с «короткого» маршрута на длинный. Медлительный по природе, он просто не успевал за шустрыми пассажирами. А когда его поставили на маршрут, где расстояние между остановками более длительное, кондуктор стал прекрасно справляться со своими обязанностями.

У Сергеевой, кстати, есть мечта сделать на шестом маршруте молодежные смены. Молодые люди быстрее работают, да и со студентами общий язык им легче найти. Но вот незадача, молодежь боится профессии кондуктора как огня. Работать в «Макдоналдсе»



им не стыдно, а трудиться на проверке билетов зазорно.

— Мой сын, когда из армии пришел, искал работу. Я предложила — попробуй кондуктором. Он на меня аж руками замахал. Хотя в торговле готов был работать, — вспоминает Надежда Сергеева.

Спокойствие, только спокойствие...

А что у кондукторов с обеденным перерывом и как они ездят столько времени в салоне троллейбуса без посещения «дамской комнаты»? Оказалось, проблем здесь нет. Обеденный перерыв от

получаса до часа — на конечных остановках, где расположены диспетчерские пункты. Там и водитель, и кондуктор всегда успевают перекусить. На конечной можно за пару минут стоянки сбегать «попудрить носик».

Кондукторов все эти бытовые вопросы не слишком волнуют, а вот неадекватные пассажиры — большая проблема. Есть ведь и откровенные хамы. Против них Надежда Назаровна нашла только одно средство — спокойствие.

Как-то зашла женщина с двадцатилетней дочкой и огромным чемоданом. «Один льготный, один полный», — сказала она и сверкнула перед глазами кондуктора удостоверением. Сергеева попросила показать его еще раз, чтобы увидеть, какая именно льгота положена пассажиру. Женщина засмушалась и спрятала документ. А когда кондуктор еще и плату за негабаритный груз взяла, дочка «льготницы» принялась ее оскорблять. Надежда молча взяла деньги, выдала сдачу, спокойно посоветовала вести себя прилично и пошла работать дальше.

Доставляют хлопоты и пьяные. Если принявший на грудь ведет себя тихо и спит, уткнувшись носом в кресло, спрашивать с него деньги практически бесполезно. А есть и неадекватные — те норовят не только зайцем проехать, но и оскорбить всех и вся.

Очень много проблем доставляют якобы льготники. Вроде взрослые люди, а пытаются бесплатно проехать. Одни показывают документы об инвалидности с просроченной на много лет датой. Вышедшие на пенсию досрочно военнослужащие тоже норовят проехать бесплатно. Не все, конечно, но отдельные личности попадают. Надежда Назаровна уже устала им объяснять: «Вам государство дало раньше пенсию, но не право льготного проезда». Ну и, конечно, дети.

— Школьникам из многодетных семей положен бесплатный проезд, для этого им выдается справка. Их одноклассники такую справку ксерокопируют, подделывают печати даже. У меня на работе целая коллекция подобных документов, — говорит Сергеева.

Надежда очень рада, что сейчас внедрили разноцветные пластиковые карты для льготников. Кондуктору больше не надо тратить время на проверку документов и разговоры с их владельцами.

Да и мелочи значительно прибавилось. За смену кондуктор обилечивает 600 — 700 пассажиров. Из них две трети за наличный расчет. Поди потаскай на шею тяжелую сумку с металлическими рублями...

Владимир КОБЫЛИНСКИЙ
Фото Сергея ШУБКИНА