page 01-04 M 08/10/1999 19:15 Page 1 (Black plate)

Самый хлопотный цех — когда пассажир контактирует с пассажиром. Человеческий фактор — вещь щепетильная. Люди едут на похороны, спешат на свадьбы, настроения в очереди диаметральные.

РЕЙТЕР / ГЛАЗ СТОЛИЦЫ

Вокзал для своих

В столице занятий предостаточно. Но есть такие, которые со временам приобрели "лица необщее выраженье" в буквальном смысле, и переросли в понятие этническое. Например, все водители пассажирского транспорта в Москве - земляки Тараса Бульбы, все чистильщики обуви в будочках - поклонники "армянского радио", а все вокзальные грузчики - уроженцы приволжской Великой Степи.

Московская нация номер три

Татарами столица славна еще с тех пор, когда она не была столицей, а поджигатель Наполеон отринул в историю хана Тохтамыша. В ту пору имя Юсуп среди дворников было гораздо популярнее имени Иван, и своих привратников уважали аристократы Мусины-Пушкины и Ширинские-Шахматовы, многие из которых и сами пряли свои генеалогические ниточки из Золотой Орды. Эти вехи славянского пути запечатлела и московская этимология (один Арбат чего стоит). Татарам сама судьба велела тут жить, множиться и созидать. Ныне после русских и украинцев они в столице России — третьи по численности и примерно 1/10 часть всего населения Москвы.

Центростремительный процесс

Пока все и вся отделяются, обосабливаются и чистят ряды, московские татары метут тротуары и перевозят пассажирский багаж на перронах, обслуживая навсегда отбывающих и на время прибывающих. И тянут эту лямку исправно и не ропща. Их землячества — самая странная из "мафий" (инородцам сюда доступ закрыт), это сообщество, не расходясь с законом, тем не менее, блюдет свои интересы не хуже, чем какая-нибудь "коза ностра". Эти люди организованны, дисциплинированны, исполнительны и трудолюбивы, в чем заслуга не только крови, но и религии. Кто понимает, возьмет на такую работу татарина охотнее, чем русского. Быть может поэтому на железной дороге — во всяком случае на Московской и там, где она начинается, все еще пристойный порядок. Спасибо дисциплинированному персоналу, я бы даже сказал: особый ему рахмат!

Сергач — кузница кадров

Говорит Загидулин Наиль Шакулович, бригадир и носильщик с 19-летним стажем: "У нас весь народ из Горьковской области. Три района: Пильненский, Сергачский и Краснооктябрьский. Это уже лет тридцать — оттуда все едут. Сейчас поменьше, трудно закрепиться. Можно только через женитьбу на местной или через родственников. Татары фиктивные браки игнорируют, все по-настоящему. Хотя у молодых теперь по-всякому бывает. Но за порядком у нас старики следят, строго. Раньше могли погнать в шею, совет из пяти-шести человек решал. Теперь мягче стало. Я сам приехал на пустое место. Был очень дальний родственник, у которого два месяца пожил и устроился в автобусный парк. Женился на москвичке. Работал в конторе по механической уборке улиц водителем..."

В бригаде Н.Ш. Загидулина 15 человек. В последнее время коллектив стареет, молодежь уходит в коммерческие структуры. Зарплата носильщика — 600-700 рублей. "Сейчас в день скалымишь 15 рублей и все, — говорит бригадир. — Многие занимаются извозом, чтоб семью прокормить. Особенно если многодетные. Почему работают? А куда поедешь теперь, если профессии нет? Да и не привыкли старики бегать с места на место. А тут — социальные гарантии: медицина, твердый оклад..."

Обычно после 60 лет из носильщиков уходят: или совсем, или чисто на уборку территории. У многих сдают ноги. Из-за ног могут уйти и в сорок.

Свои преимущества народ знает. Например, что зарплату получит вовремя — 5-го и 21-го. Раньше — бывает, позже — никогда. В наше время это немаловажно.

Самый хлопотный цех — когда пассажир контактирует с пассажиром. Человеческий фактор — вещь щепетильная. Люди едут на похороны, спешат на свадьбы, настроения в очереди диаметральные. Свести таких людей в одном купе — все равно что порох с огнем: конфликт из экстремальной ситуации вызревает автоматически. И надо гасить. На носильщиках держится весь вокзал. Не на кассирах, диспетчерах и проводниках, а на носильщиках. Их на Киевском — 70 человек, днем и вечером они возят поклажу, а по ночам, когда нет поездов, наводят вокруг марафет.

Носильщикам выписывают премии — по 100-150 рублей. Еще лет пять-семь назад бригады боролись между собой за первое место и звание "Ударник коммунистического труда", а на 850-летие Москвы пятеро из смены получили юбилейную медаль. Тут привыкли оперировать категориями прошлых лет. Считают, что летом работать выгоднее, чаевых набегает 20-30 рублей. Чаевые — это остаток от того, что носильщик сдает за смену государству. А сдать он должен 150 рэ. И почему земляная работе всегда самая копеечная? Чаевых носильщика на хороший чай вряд ли хватит, а плохой татары пить не станут. В тонком восточном деле этот напиток не на последнем месте.

РЕЙТЕР / ГЛАЗ СТОЛИЦЫ

Татары-носильщики — тоже электорат.

А по показателям чистоты Киевский вокзал ниже второго места не опускается, но чаще — первое.

Ты б в носильщики пошел? Там тебя научат!

Носильщики — народ верующий. С местами оправления их культа в Москве не густо: мечети на Поклонной горе, на Проспекте Мира и в Отрадном. Летом члены бригад выезжают за город на пашлыки, но это скорее советский культ. А вот харч многие носят с собой на работу из дома, так проверенное. Хотя есть в техническом парке своя столовая, где комплексный обед стоит 20 рублей.

Когда у носильщиков мусульманский пост — процентов 70 соблюдают. Руководство относится с пониманием и лишним не грузит. На молитву по большим праздникам, как Рамазан, отпускает, но не оголяя участок работ. Тут оптимальный вариант ищет бригада. Провинившиеся бывают и тут, тогда меры воздействия тоже сугубо корпоративные: виновника посылают на самый трудный и малооплачиваемый участок. Недели на две его лишают нагрудного знака — номера, а начальник вокзала вправе продлить ссылку до трех месяцев. Снять наказание досрочно можно по ходатайству бригады или по очевидным приметам осознания вины.

В старину новичков испытывали, Брали старый чемодан, набивали кирпичами, подговаривали пассажира на роль "хозяина" — и бедный мыкался с этим багажом часа три, ища пункт доставки, какой-нибудь дальний поезд номер 77. А теперь и не до таких забав, скучно как-то стало жить везде.

Мать побьет, мать и пожалеет

А восточные мужчины, как известно, не плачут, они огорчаются. Не верит Москва слезам — пусть. Носильщики очень редко болеют. Им некогда. Работать лучше ночью, а по сезону — когда курортные поезда. Само собой, невпопряг "челночные" составы — тут обилие багажа, как ни жадься, а руками все не допрешь. Зови Мустафу. У каждого носильщика на теленке "трафарет", иначе — прейскурант. Все честно и никакого сокрытия служебной информации: стоимость перевозки за одно место крупной клади — 7 рублей, за крупный габарит 110x50x30 — 9 рублей, то же за пределы вокзала соответственно 12 и 19 рублей. Периодически инфляция заставляет переписывать "трафареты".

Родина обеспечивает спецодеждой: зимней и летней на три года и полушубком на семь лет. Кроме того, орудия труда. Жильем Родина не обеспечивает. Поэтому новоприбывших имеет в изобилии (имел, вернее) столичный коммунхоз. Зато железная дорога дает льготы: бесплатные проезды по ней в поезде дальнего следования раз в год в оба конца и на электричке весь год на дачу.

Законопослушность контингента исключает махровый криминал. Самое ужасное, что можно допустить — поборы — грозит вылетом из бригады и с работы. А ею дорожат. В институте землячества начальство видит большой плюс: это саморегулируемый организм и существенный рычаг воздействия на подчиненных. Сто грамм среди живых — не бог весть что, а бригада разберется. И еще: если человек удержался в бригаде два года, то будет работать до пенсии.

Так что вокзал — не то место, откуда сами увольняются. Железная дорога, как и мафия, вечна. Если работают предприятия — то едут грузы, если едут грузы — то за них платят, если платят — то задействован штат дороги, если штат задействован, — то все при зарплате, а если так — то все могут ездить по железной дороге. Все, круг замкнулся. В Америке уровень жизни показывает цена биг-мака в "Макдональдсе": чем бутерброд дороже, тем народ обеспеченнее. А у нас — вокзал. Что бы он делал без российского татарина?

Сергей ПАРАМОНОВ.

Учредители:
Игрунов В.В., Зарубина Ю.В., Дымнов М.А.
Газета зарегистрирована в Госкомитете РФ по печати. Рег. свидетельство № А-1500
Гл. редактор Вячеслав Игрунов
Отв. редактор Михаил Рыбьянов

Пишите: Москва, ул. Новый Арбат, 21
Звоните: тел./факс (095) 245-22-37
E-mail: moskovskoe@yabloko.ru

При перепечатке ссылка на «Московское ЯБЛОКО» обязательна

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за точность приведенных фактов, цитат, собственных имен и других данных

Редакция не имеет возможности возвращать рукописи и печатать все письма читателей

7 9-15 октября 1999

Концепт-макет Михаила Златковского

Номер сверстан в ООО РИЦ "Не спать!"

Ответственность за достоверность информации в рекламных публикациях несут рекламодатели

Отпечатано с готовых оригинал-макетов в ЗАО "Красногорская типография"

Тираж - 300 000 экз.

Объем - 1 печ. л.

Номер подписан в печать 8 октября 1999 года

Заказ №

Я Московское Яблоко

7

ОКТЯБРЬ 1999

9-15 октября 1999

Общественно-политическая газета

Подпортят ли выборы мэра Москвы репутацию Юрия Лужкова?

ВИКТОР БАЛАБАС

Царь-кепка

Владимир БОРИСОВ

В то время, как вся страна следит за политическими баталиями, связанными с выборами в Государстенную Думу, в столице нашей родины разыгрывается действо под названием "мэрские выборы". И если еще год назад в этом вопросе царили тишь да гладь, а, может быть, и божья благодать, то сегодня под столичным политическим ковром идет жестокая бульдожья схватка с действующим мэром Юрием Лужковым.

Что же представляет собой "ярмарка московских претендентов-99?"

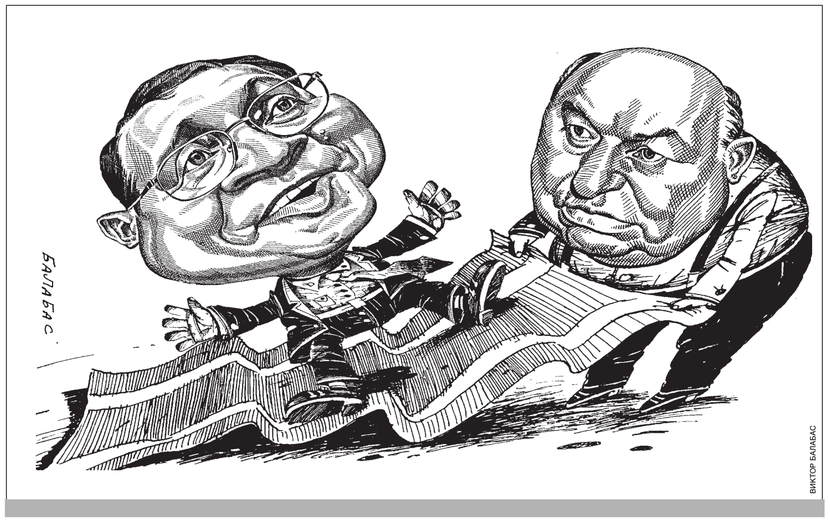
В настоящий момент официально зарегистрирован кандидатом лишь некто В. Воронин, пенсионер и редактор малоизвестной газеты, прославившийся когда-то тем, что подавал иск о признании незаконными предыдущих выборов московского градоначальника.

Обнародовал свои намерения принять столицу под крепкую руку ЛДПР депутат Госдумы А. Митрофанов (правая рука Владимира Вольфовича), а чтобы все поняли фундаментальность его позиции, взял на роль возможного вице-мэра Андрея Брежнева, руководителя коммунистической партии имени собственного деда.

Вроде бы метят в московские мэры лидер рок-группы "Коррозия металла" С. Троицкий, известный среди поклонников под кличкой Паук, и предводитель общества "Память" Д. Васильев. Компанию им составят директор плодоовощной базы В. Киселев (не путать с многочисленными теле-Киселевыми) и представитель очередного "Движения против преступности и беззакония" Д. Бердников. Упорно отказывают в регистрации уже неоднократно мелькавшему в рекламных роликах М. Дворникову. Двадцать восемь лет по нашим понятиям — вполне достаточно для бизнесмена, директора крупного торгового комплекса, но маловато для мэра.

Кроме того, ходят слухи, что на ту же должность якобы положил глаз сам Пал Палыч Бородин, руководитель Управления делами Президента. Решил, вроде бы, уйти подальше от "Мабетекса", поближе к отечественному производителю. Но сам Пал Палыч пока не подтверждает, но и не опровергает эту информацию.

И наконец, Сергей Кириенко, симпатичный общенародный киндер-сюрприз, уже давно бросивший перчатку Юрию Михайловичу, пока не собирается отказываться от своих намерений. Надо сказать, именно этот непримиримый критик московских порядков недавно, нарушая все каноны российской предвыборной свары, публично вступился за чересчур, по его мнению, обливаемого грязью Лужкова.



ВИКТОР БАЛАБАС

Видимо, к моменту закрытия списка претендентов мы увидим в нем еще несколько интересных имен. Особенность нынешних московских выборов состоит в том, что каждый из конкурентов московского мэра желает поставить как можно больше препятствий Юрию Лужкову на пути к его возможному участию в президентской гонке. Тактика борьбы с Лужковым, судя по всему, будет строиться, в том числе, и на выдвижении возможно большего числа конкурентов, каждый из которых, по замыслам режиссеров кампании, должен отобрать у действующего мэра хоть по нескольку процентов голосов. С паршивой овцы хоть шерсти клок. И все-таки в итоговой победе Юрия Михайловича сегодня мало кто сомневается. Но сделать ее похожей не на триумф, а на бегство от поражения (путем тяжкого преодоления последнего конкурента лишь во втором туре) — вот задача для кремлевских аналитиков и менеджеров.

На что могут рассчитывать кандидаты в московские мэры? Явка избирателей вполне может составить около шестидесяти процентов. Для города это совсем неплохой результат, хотя столица и числится в городах политизированных. Наиболее активными гражданами традиционно являются пенсионеры и женщины. С одной стороны — это электорат нынешнего градоначальника, ибо так регулярно, как в столице, пенсии и пособия не платят больше нигде, а детские площадки во дворах строятся регулярно. С другой стороны, именно эти люди больше всего поддаются внушению телекиллеров. Именно они когда-то крутили головами, внимая сеансам Кашпировского и Чумака, а теперь слушают гипнотический бас Доренко.

Правда, соперники Лужкова не имеют имиджа крепких хозяйственников. Они не строили храмы, не передвигали мосты и не расширяли кольцевую автодорогу. Даже самый серьезный из них — Сергей Кириенко — более всего прославлен не столько попытками спасти рушащиеся российские финансы, сколько августовским обломом, привнесшим в лексикон простого российского обывателя чудное слово "дефолт". А посему всем им легче пройти по воде аки посуху, чем свергнуть Лужкова с московского престола.

Тем не менее борьба будет. Мы еще можем стать свидетелями самых непредсказуемых предвыборно-мэрских событий. Москва златоглавая — слишком лакомый кусочек, чтобы оставлять ее без политического присмотра. Так что за "конфетки-бараночки" для рядовых граждан не поручусь, но "звона колоколов" мы наслушаемся.