Автор: Molodikh
14.05.2011 09:25

Хорошо знакомый со старой русской литературой читатель, наверняка, сразу заметит, а кое-кто даже и обвинит меня в беспардонном цитировании классика - автора нетленного «Путешествия из Петербурга в Москву». А я и не скрываю, и не скрываюсь… Ибо двести лет прошло, но не только заголовок можно уподоблять, но и повествование о поездках по родным краям можно смело вести в том же радищевском заунывно-трагедийном ключе. С сюжетными поправками на изменившиеся средства передвижения и антураж.

*****Впрочем… Все зависит от настроя автора. Гениальный Н.В. Гоголь, к примеру, в описании бесовских похождений Хлестакова выбрал издевательски-сатирический жанр своего «Ревизора» - получилось классически весело. Теперь же еще и страшно, потому что двести лет прошло – и ничего не изменилось. Короче говоря, пишу, а там - как получится…**

*****Итак, к делу! Довелось мне на пике лета прокатиться из Новороссийска в Туапсе на обычном рейсовом автобусе, стартовавшем с автовокзала в начале восьмого утра. Весь междугородний пассажирский транспорт – это средство производства. Идея производства – в извлечении прибыли, обусловленной спросом. Спрос на разного рода услуги, в том числе транспортные, на юге летом законно возрастает. Увеличивается число предложения этих самых услуг за счет введения в действие дополнительных средств производства, в данном случае – автобусов. С краткого описания того самого автобуса, курсирующего по маршруту «Новороссийск – Сочи» с остановками во всех значимых населенных пунктах побережья, и начну.**

*****Это был ИКАРУС по ощущениям лет примерно тридцати от роду. Здесь, справедливости ради, надо заметить, что есть на линиях транспорт и поновее. Но его так мало, что счастье попасть именно в него по теории вероятности стремится (летом просто бешено стремится!) к нулю. Мне такой радости не представилось. Мой ИКАРУС был чисто вымыт, отчего все его «зашитые и перебинтованные рубцы и раны», полученные в сражениях с нашими дорогами, смотрелись очень мужественно. Это вам не какой-то там круизный МЕРСЕДЕС, совсем не много лет ходивший по зеркальной глади немецких автобанов! Это был закаленный в**

штормах и атаках, похожий на старого бородатого боцмана с деревяшкой вместо оторванной ноги, фрегат. До смерти ему оставалось совсем чуть-чуть, и он как настоящий воин хотел встретить ее на линии. В бою! Его сердце – двигатель – несмотря на все перенесенные за долгие батальные годы инфаркты и тяжелые хирургические лечения – капремонты – не признавало для себя покоя в качестве способа жизни. Проще говоря, ИКАРУС завелся «с полпинка», как всякий нормальный дизель.

*****Рассевшиеся, наконец, пассажиры, многие из которых (в том числе и я) поначалу не предполагали, что оказались на многочасовой боевой вахте, быстро поняли, что расслабляться нельзя. Я, к примеру, вошел в курс происходящего, когда севший впереди меня курортного вида молодой человек в состоянии релакса откинулся на спинку своего кресла в полном соответствии с эргономической идеей конструкции. Но давнее повреждение, полученное от действий вражеских дорожных выбоин и колдобин, вывело из строя механизм удержания спинки кресла на его максимальной вертикали. В итоге спина довольно крупного молодого человека через спинку довольно старого пассажирского кресла оказалась практически у меня на коленях. Курортник сконфузился, повернулся и посмотрел на меня извиняющимся взглядом. «А ля гер, ком а ля гер, юнга, – на войне, как на войне! Не обращайте внимания на сущие мелочи,» - ответил ему глазами я. Юноша напрягся и сел по стойке «смирно». Решительность усилилась во мне после того, как разделенная волею «военно-морской» судьбы со своим ребенком, сидевшим рядом со мною, мамаша подошла и пристегнула того обязательным теперь ремнем безопасности. «А что же я, - подумал я. – Что ж я сижу-то?!» Укрепить собственную безопасность сидя не удалось. Пришлось подняться в полный рост. Стоя в проходе и мелькая в иллюминаторах всем телом – создавая тем самым отличную цель для стрельбы на поражение рассредоточенным по дороге вражеским снайперам-ухабам – я убедился, что застегнутый замок ремня не расстегивается. То есть, вообще! Ни с помощью аккуратных движений пальцев, ни с помощью невероятных усилий рук, ни с помощью магических заклинаний мозга. Никак! Хочешь безопасности – пролазь в ремень снизу вверх или сверху вниз, заставляя свое тело вспоминать детскую гуттаперчевую гибкость. Я плюнул – не пристало взрослому мужчине гнуться под ударами судьбы. Впрочем, не я один с усмешкой смотрел опасности в лицо – многие мои новые боевые товарищи-однополчане тоже не прятались за широкую лямку тугого и прочного ремешка. «Выходит, ремни безопасности вроде как есть, а безопасность осталась на прежнем уровне! Чего ж тогда было огород городить?! Заставлять перевозчиков экстренно (!) тратиться на установку этих бутафорских средств самозащиты, – плавали по волнам моего сознания мысли. - А-а-а! Понимаю… В случае, не дай Бог, беды пассажир будет сам виноват – он же не пристегнут был. Что вы говорите? Замок на ремне поломан и не расстегивается? Так пролезть надо было в него и всего делов-то! Неужели не понятно?!»**

*****В битве с ремнем я неплохо пропотел, а потому в итоге ее бесславного для меня завершения сел и стал успокаивать свои обнаженные нервы животворящим потоком прохладного воздуха, врывавшегося в салон через открытые люки и фрамуги. И только я стал приходить в себя после первого же понесенного поражения, как невидимый противник применил военную хитрость.**

*****Застряв в пробке, привычно возникающей на подъезде к мосту через ж/д пути возле шиферного завода, наш фрегат ИКАРУС попал под артиллерийский огонь из всех калибров – в небе над морем, словно залпы корабельных орудий, засверкали молниевые сполохи, по корпусу звонко, будто осколки снарядов, застучали крупные капли дождя, и порывы ветра, похожие на вооруженные стрелковым оружием абордажные команды, стали забрызгивать непрактично одетых в парадную форму дам, входивших в экипаж нашего боевого корабля. Пришлось задраивать люки и иллюминаторы. Правда, не все задраивались. Но, тем не менее, обособленность внутреннего пространства была доведена до максимума, и буквально через несколько секунд (в бою все решают мгновения!) в салоне ИКАРУСА стало трудно дышать. Зато легко потеть! И в этот момент я малодушно вспомнил, что у американских солдат, насаждающих «новый порядок» в Ираке и Афганистане, даже в танках есть кондиционеры и холодильники. Чтобы кока-кола, понимаешь, была холодненькой. Тоже мне, вояки! У нас каждый ребенок с малолетства приучен и «стойко переносит все тяготы и лишения воинской службы» и, повзрослев и закалившись, даже расписывается в готовности к этому. Подумаешь – пот! Подумаешь – воздуха не хватает! Разве это может остановить настоящих бойцов обоего пола, вышедших, вернее, выехавших на большую дорогу!**

*****Эх, дорога!.. Наша, родная дорога!.. Из истории помню, что по ней в свое время царь-батюшка Николай II с семьей в карете ездил в Тифлис. Предполагаю… Да что там! Уверен, что с тех стародавних времен дорога эта изменилась только тем, что покрылась асфальтом. Причем покрылась давно. После царя, конечно, при коммунистах уже. Но, все равно, так давно, что сроки и первого, и второго события для ныне живущих представляются одномоментными. Слились в одно! И это вполне объяснимо, даже закономерно. Имея статус федеральной трассы и пронося на себе сумасшедшее (особенно летом!) число автомобилей, она по большей части имеет всего две полосы, разделенные сплошной линией разметки. Те, кто бывал на рубежах Джубги с обеих сторон, не мог не застрять во вполне логичной пробке, обусловленной «пипеточной», светофорно-шлюзовой пропускной способностью.**

*****Дорожное покрытие настолько старое, что наш фрегат ИКАРУС то и дело попадал в убийственную качку, даже тряску, когда все его изношенные и**

простреленные запчасти скрипели, гремели, стонали и плакали навзрыд от боли в их старых суставах. Нельзя сказать, что дорогу совсем не ремонтируют. Ее латают. То тут асфальта шлепнут, то там. Отсюда, кстати, и качка… вернее, тряска. Интересно было бы взглянуть на сметную стоимость такого «заплатного ремонта».

*****А ведь впереди Олимпиада-2014 в Сочи, с которой наше государство «затеялось» к радости всего народа. Но… Осмелюсь предположить, что туристы-болельщики из-за рубежа и, особенно, из России будут прибывать в спортивную столицу не только по морю, воздуху и железной дороге. Многие, прости Господи, наивные европейцы, решат отправиться туда на автомобиле, причем, с использованием той самой «федеральной автотрассы», о которой идет речь. Представляете?! И тогда при существующем у нас положении дорожных дел первое впечатление (въезд) и последнее (выезд), которые наиболее ярко отпечатаются в памяти у них, будут далеко не праздничными. А пришедший к нам из прежних традиций наглядной агитации баннер… простите, транспарант-призыв-лозунг «Слава Кубани!», нависший над дорогой в районе Геленджика, примет упомянутый выше издевательски-сатирический оттенок.**

*****Теперь обратимся к психологии… К менталитету, если угодно. Рассмотрим собирательный образ командира корабля. Этот человек сам – и за рулевого, и за капитана. Соответственно, водитель междугороднего автобуса считает себя основным в любом походе, экспедиции и вояже. Не глупого и убогого пассажира, пытающегося сэкономить свои несчастные рубли в своей малобюджетной статье «Транспортные расходы», а себя - командира! Водитель и разговаривает-то со всеми безапелляционно – по-адмиральски – запросто переходя в диалогах (чаще – даже монологах) с интеллигентского «ВЫ» на командное «ТЫ», так как подчиненный обязан четко соблюдать субординацию, знать свое место в корабельном расписании и не высовываться. Единственное, чего не хватает для полноты сюжетной картины в этой ситуации – это наличия на корпусе «флагманского» автобуса яркого, гигантского полотнища, извещающего всех, что «адмирал на борту».**

*****И то правда! Он, пассажир, что, в такси уселся? Нет! Такси для него дорого, видите ли! Он решил за копейки – билет на автобус и впрямь недорог по нашим временам – добраться из пункта «А» в пункт «Б». Ну так о каких тогда удобствах может идти речь?! Прекратите разговоры, товарищ матрос, и встаньте в общий строй! Скажите спасибо, что, вообще, не на табуретке сидите! Да еще и едете!**

Автор: Molodikh
14.05.2011 09:25

*****Кстати, о сидячих местах… Насколько мне известно, стоять во время движения междугороднего автобуса нельзя. Да и трудно, надо сказать. Качка… то бишь, тряска мешает. Однако же всегда есть тот или те, кто стоят. Естественно, впереди, рядом с «капитанским мостиком». Естественно, мешая другим, не знакомым с лоцией, следить за дорожными указателями в попытках не пропустить свой промежуточный в рейсе порт, то есть, остановку для выхода. Начинаются движения, нервирующие и активных, и пассивных участников процесса. Люди хотят заранее предупредить водителя-капитана о своем предстоящем сходе по трапу. То есть, граждан в вертикальном положении становится еще больше. И эти, вторые, не просто стоят – они еще и ходят! Негодяи, практически… И «Устав…», в смысле «Правила поведения пассажира», для них не указ. Единственный авторитетный указчик – это капитан, который, к слову, и обрушивает всю авторитетность пресловутого «Устава». Спросите, чем? Да попутчиками! Платными, кстати. Только плата эта мимо кассы. И это образчик пришедшей к нам из прежних времен психологии нищенства, когда приветствуется любая возможность приработка. Хотя… Почему из прежних времен? Те, кто ездит на рейсовых междугородних автобусах (не важно, в качестве кого – пассажира или водителя) и сейчас далеко не богачи, поэтому совдеповские варианты и сегодня живее всех живых.**

*****Как это происходит в реальности, спросите? По-разному… Например, села в автобус прямо на маршруте его следования группа молодых отдыхающих. Обозначила конечный пункт своего движения, который расположен после нескольких регламентированных путевым листом остановок. Так вот… Капитан-водитель высаживает «зайцев» перед каждой промежуточной для них законной остановкой и объясняет им, где его ждать после того, как контролер на станции проверит билеты, и автобус тронется дальше. Элементарно, Ватсон! Еще проще, когда регламентированных станций на «заячьем» участке вообще нет. И самое печальное в этом действе то, что граждане, прошедшие законный «призыв» и имеющие путевой документ – билет, невольно начинают ненавидеть таких же граждан, но только не «призывников», а «добровольцев», не имеющих каких-либо документов, разрешающих им присутствовать «на борту боевого корабля» во время похода, экспедиции или вояжа. Вот так нас, господа… или товарищи… наша реальная, не агитпроповская, жизнь и разводит. И предъявляем мы, не задумываясь, претензии друг другу. Ненавидим друг друга! А если задуматься, за что, собственно?! Ведь тем безбилетникам, что подсаживаются на маршруте, тоже надо попасть из своего пункта «А» в свой пункт «Б»! Допустим, что надо срочно попасть, когда нет возможности ждать регламентированного правилами для этих целей местного транспорта! В чем же они виноваты?! А те, кто реально виноват в существующем положении дел, те, кто нас и «разводит» как детей - как овец! - те вроде как ни при чем. Они, кстати, могут и не знать о действительности – они-то на рейсовых автобусах не ездят. Впрочем, я отвлекся…**

Автор: Molodikh
14.05.2011 09:25

*****Через пару дней я отправился тем же манером в Краснодар. На этот раз «к посадочному причалу» автостанции был подан MAN. Его строгие, но плавные линии символизировали всю прелестно-надежную суть научно-технического прогресса 20-летней, примерно, давности. То есть, по сравнению с предшествующим фрегатом, это был уже «новейший» линкор. Настоящий флагман, в котором к радости всех, находящихся на его борту, командир корабля не страдал приступами безудержной экономии солярки, а потому даже включил кондиционер. Это обстоятельство, обнаружившее себя сразу после запуска силовой установки, вселило в разнородный экипаж линкора оптимизм и непоколебимую уверенность в своей легкой победе над дорогой, которая к тому же меньше сопротивляется движению по ней, чем прибрежная. Дорога тоже, в общем-то, поганая… Но все-таки лучше! Совсем чуть-чуть – но лучше!.. И плевать уже всем на нее вместе с промежуточными безбилетниками и неработающими спинками кресел (надо думать, это основные наши факторы, позволяющие постоянно держать всю «команду корабля» в боевой готовности). Каких-то 3 часа похода на крейсерской скорости! Да здравствует победный дух российского пассажира междугороднего автобуса! No pasaran! – (исп.) Они не пройдут!.. То есть, наоборот, простите… Они, в смысле – мы, как раз пройдем… в смысле, проедем!**

*****Да здравствует победа транспортных услуг капиталистического уровня! Ура, товарищи… или уже господа – при работающем кондиционере-то?! Впрочем, это все равно. Как говорится, кому как нравится себя ощущать. Вот только пассажиру, привычному к длительным поездкам на НАШИХ автобусах, чтобы причислять себя к рангу господ, ни в коем случае нельзя привыкать (даже пробовать – упаси Бог!) к многокилометровым переездам в такси, не говоря уже о персональных лимузинах. Только раз попробовав сей транспортный комфорт, он потом неизбежно станет страдать комплексом неполноценности, переходящим в губительную депрессию, от одной только мысли о поездке на автобусе из любого пункта «А» в любой пункт «Б». Ибо «господская» самооценка при езде на НАШИХ рейсовых междугородних автобусах по НАШИМ дорогам разбивается в прах.**

Вадим Молодых

Цитатник

Человек с тонкой шеей забрался в сундук, закрыл за собой крышку и начал задыхаться.

***********Даниил Хармс**

Если у тебя нет четырех колес, чувствуешь себя, будто стоишь на четвереньках.

***********Аркадий Давидович**

Мы привычно живем той жизнью, которой жить нельзя, иначе нам не выжить.

***********Аркадий Давидович**

Бунт на борту подавлен, но весь экипаж за бортом.

***********Аркадий Давидович**

«Конец света закончится хорошо»