



## Автобус без кондуктора

Вот уже почти два месяца на второй автолинии нашего города курсируют автобусы без кондукторов. Плату за проезд с пассажиров «получает» касса-автомат.

Как же прививается это новшество, повышающее культуру обслуживания пассажиров городского транспорта? По поручению редакции «Коммунара» я около двух недель изучал этот вопрос: ездил на автобусах без кондукторов и с кондукторами, сопоставлял факты, беседовал с людьми. Мои наблюдения и выводы, думаю, будут не безразличны читателям.

В конце октября по второму маршруту были пущены два автобуса с кассами-автоматами. Потом на линию вышел третий такой автобус, за ним — четвёртый. Прежде чем ввести это новшество, руководители автотранспортного предприятия подготовили к этому население: известили его через печать, а через местное радио разъяснили, как пользоваться кассой-автоматом для приобретения проездного билета. Кроме того, в первые дни в таких автобусах работали и кондукторы, которые практически показывали пассажирам, как пользоваться кассой-автоматом, на какие разменные монеты он выдаёт билет и так далее.

Нужно сказать, что абсолютное большинство граждан проявило высокую сознательность, им по душе пришлась новая форма обслуживания. Об этом говорит хотя бы такой факт: с первых рейсов сумма сборов за проезд в автобусах с кассами-автоматами была не меньше, чем в автобусах с кондукторами. Эти официальные данные мне сообщила старший экономист автотранспортного предприятия Екатерина Андреевна Иванова. Для сопоставления она взяла два автобуса «ЛАЗ-695», из которых один работает с кондуктором, второй — без него. Среднечасовой сбор по первому составляет 2 рубля 67 копеек, по второму — 2 рубля 43 копейки. Если учесть, что на втором автобусе экономятся 58 процентов ставки кондуктора, то экономический эффект от работы автобусов с кассами-автоматами составляет солидную сумму.<sup>1</sup>

Наблюдая за работой автобусов без кондуктора, я столкнулся и с курьёзными случаями. Один парень опустил в автомат пятак. В прорезь кассы монета прошла и, повернув ручку, пассажир получил билет. Но он продолжал крутить ручку, а когда ему сделали замечание, объяснил: «Я должен получить копейку сдачи».

А вот ещё пример. Вошла женщина, опустила в автомат десятикопеечную монету, но как ни крутила ручку, аппарат не выдаёт ни билета, ни монету...

Такие факты — следствие неосведомлённости отдельных граждан о работе кассы-автомата. Но что можно сказать о тех, кто войдя в автобус, достаёт на виду у всех трёхрублёвую, а то и пятирублёвую ассигнацию и... весь маршрут едет без билета. Я, мол, не виноват, что автомат не отсчитывает сдачу. Правда, в отдельных случаях эти трёшки оказывались удобными для уплаты штрафа, но ведь это вынужденная воспитательная мера, которую приходится применять к несознательным гражданам.

Очень много случаев, когда пассажиры, не имея четырёх копеек в наборе, подают шофёру двугривенный или полтинник, требуя один билет и сдачу. Шофёр обязан дать билеты на все предъявленные деньги, но не имеет возможности размена монет, а с него это требуют даже во время движения автобуса. Неужели такие люди не понимают, что это создаёт для водителя дополнительные трудности, которых у него и без того достаточно.

Когда по этому вопросу я обратился к шофёру В. А. Гончакову, он сказал:

---

\*Роганов, Ф. Автобус без кондуктора / Ф. Роганов // *Коммунар*. — 1971. — 10 декабря. — С. 2.

<sup>1</sup>243 — (267 × 0,42) = 130, но здесь не учитывается расход на обслуживание автоматов. — *Ред.*

— Конечно, работать на автобусе без кондуктора труднее. Нужно следить за кассой и за поведением пассажиров в салоне, объявлять остановки и по микрофону же разъяснять, как пользоваться автоматом. Кроме того, мы должны периодически контролировать, все ли пассажиры приобретают билеты. Но, разумеется, когда на линии работают все автобусы и нет перегрузки салона, я со своими обязанностями справляюсь.

Трудности на внутригородском транспорте возникают не только на втором маршруте, а и на первом, где пассажиров в автобусах обслуживают кондукторы. Для шофёра же без кондуктора эти трудности ощутимее вдвойне.

И не случайно, когда я обратился к начальнику автотранспортного предприятия В. С. Елизарову, чтобы выяснить его взгляд на перспективы распространения опыта работы городских автобусов без кондуктора, он сказал:

— Работа автобусов с кассами-автоматами ценна уже тем, что она разрешает проблему кадров кондукторов. Но дальнейшее распространение этого опыта требует решения двух существенных задач.

Первая, общая задача: воспитание у граждан, пользующихся городским транспортом, сознательности. Нужно добиваться, чтобы никто в салонах автобуса не курил, не мусорил, пассажиры в грязной спецовке не занимали и не пачкали кресел, чтобы все без исключения оплачивали проезд, чтобы на остановках при посадке соблюдалась очередь, чтобы, наконец, пассажиры были уважительны друг к другу, вырабатывали самодисциплину. Словом, нужна общая культура поведения граждан.

Вторая задача касается в основном работников пассажирского автопарка. Они должны обеспечивать высокую техническую готовность машин к работе, свести к минимуму случай схода автобусов с линии по техническим неисправностям, а комбинат коммунальных предприятий — содержать дороги города в хорошем состоянии. Это очень важный вопрос, так как в 1972 году мы и на первом маршруте будем вводить движение автобусов без кондукторов. И ничто не должно мешать организации их чёткой работы.