

Atmiņu stāsti. Kā strādāja autobusu vadītāji
20.gs.50. un 60.gados.



Autobusa vadītāja darbs ir atbildīgs un nebūt nav viegls. Tā tas bija pirms daudziem gadiem un ir arī šodien. Sagaidot Autotransporta darbinieku dienu, pastāstīsim par to, kā autobusa vadītāji strādāja pirms pusgadsimta.





Savās atmiņās par darbu Ventspils pasažieru pārvadājumu jomā 20.gs. 60. un 70.gados savulaik dalījusies kādreizējā starppilsētu maršrutu konduktore Nensija Bīdermane, kura šajā laikā Ventspils ATU- 6 strādāja kopā ar vīru. Jūs vaicāsiet, ko darīja konduktors? Tirgoja biļetes, sekoja, lai autobusa durvis būtu aizvērtas, lai pasažieri ievērotu tīrību un kārtību u.c.

Viņa stāsta, ka arī toreiz autobusu vadītāji, tāpat kā šodien, bija sadalīti pilsētas un ārpuspilsētas (mūsdienās -novada un starppilsētu maršrutu) autobusu vadītāju brigādēs. Darbs tika organizēts pēc tekošā grafika, taču toreiz autobusa vadītāja darba un atpūta laiks netika tik stingri uzraudzīts, tāpēc brīvdienu bija maz. Nereti gadījās, ka autobusa vadītājs tikai naktī atgriezās no reisa, bet otrā dienā no rīta jau atkal jābūt darbā.

Katrs autobusa vadītājs bija atbildīgs par autobusu, ar kuru viņš brauca – tās bija tikpat

kā otrās mājās. No ārpuses autobusu bāzē mazgāja mazgātāji, taču par salona tīrību ikdienā atbildēja konduktors un arī šoferis, tāpēc viens no galvenajiem darbarīkiem, ko tolaik varēja atrast katrā autobusā, bija – slota! Autobusa vadītājam pašam nācās autobusu arī remontēt. Darba grafikā šim nolūkam paredzēja speciālas remonta dienas.

Toreiz bija jāstrādā pēc plāna. Bija piecgades plāni, gada, ceturkšņu u.c., tāpēc katram autobusa vadītājam un konduktoram jau iepriekš bija zināms, cik pasažieru jāpārvadā un kādiem jābūt ieņēmumiem. Atkarībā no tā, vai plāns tika izpildīts, pārpildīts vai neizpildīts, tika noteikta profesionālā piemaksa jeb, kā teica toreiz, prēmija. Par plāna neizpildi algu nesamazināja, bet prēmiju gan nepiešķīra.

Arī toreiz darba devējs rūpējās par saviem darbiniekiem, izsniedzot formas apģērbu, kas bija paredzēts valkāšanai 2 līdz 3 gadus. Vīriešiem tie bija darba uzvalki un šineļa auduma (līdzīgs filcam) mēteļi, bet sievietēm – klasisks, tumša auduma kostīms, mētelis un darbam piemērota soma.

Uzņēmumi rūpējās arī par darbinieku kvalifikācijas celšanu, piemēram, šoferiem toreiz bija *klases* – 1., 2., 3. klase. Lai *klasi* iegūtu, bija jānācās speciālos kursus un jākāro kvalifikācijas eksāmens.

Ja ieklausās atmiņu stāstos, tad darba dzīve toreiz un tagad lielos vilcienos ir līdzīga. Atbildīgs darba devējs nodrošina gan darba apģērbu, gan prasa, lai darbinieki mācītos un paaugstinātu savu profesionalitāti. Mazgātāji mazgā transporta līdzekļus, autobusu vadītāji tos vada reisā, bet kontrolieri pārbauda biļetes.

Protams, darba apstākļi ir mainījušies ievērojami. Grūti salīdzināt mūsdienu komfortablos autobusus un to laiku *LAZus*, *PAZus* un *Ikarusus*. Mūsdienu autobūves uzņēmumos rūpējas gan par to, lai autobusa vadītājs justos ne tikai komfortabli, bet arī droši. Mūsu autobusu vadītāji darbā ierodas baltos kreklos un kaklasaitē, viņu darba pienākumos neietilpst autobusa mazgāšana un remonts – to pilnībā paveic mazgātāji un auto atslēdznieki. Uzņēmums darbiniekus apdrošina, apmaksā veselības apdrošināšanas polises, rūpējas par viņu veselību, maksājot gan pabalstu veselības uzlabošanai, aizejot atvaļinājumā, gan *nesmēķētāju* piemaksu.

Laiki mainās, cilvēki mainās, un apstākļi arī, taču darbs ir un paliek darbs – ne vienmēr viegls, bet ļoti atbildīgs.