

M.W

ur. 1947; Wilkołaz, pow. Kraśnik

Tytuł fragmentu relacji	MPK w Lublinie - warunki pracy
Zakres terytorialny i czasowy	Lublin; po 1944 roku
Słowa kluczowe	MPK, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji, warunki pracy w MPK

MPK w Lublinie - warunki pracy

Praca była ciężka. Nawet był taki okres czasu, że szyby w zimie przecierało się solą. Potem były te odmrażacze, pryskane do szyb. A w Jelczach to było tak zimno, że trzeba było maskę podnosić, podkładać po 2 cegły i dopiero ciepło od silnika szło na kolana. Bo tak, to zamarzały szyby nawet. Warunki w zimie były straszne. Po prostu trzeba było się ciepło ubierać, ciepłe buty. Nawet niektórzy jeździli w gumofilcach, raczej tych takich filcowych butach skórzanych, żeby było ciepło w nogi, bo tak było strasznie zimno w nogi. Po kolanach, w butach ciągnęło. Pasażerom też było zimno, tylko, że pasażer jechał krótko. A kierowca musiał te 9 czy 8 ileś czasu odjeżdżać. Ile miał rozkład godzin. Bo były rozkłady, co miały po 9.20... 9.30 a były rozkłady co miały 8.40... 8.20. Różne były rozkłady. Dopiero później, jak zaczęły wchodzić Beriety, tak już było dużo lepiej. Bo to były lepsze od Jelczy te autobusy. Było ogrzewanie już inne. I potem Kruciaki jak weszły po Berietach to jeszcze lepiej było, potem Ikarusy były przeguby, bo Autosany były też. A wcześniej to było strasznie zimno. Był taki, widziałem jednego Ikarusa, jak jeździłem, który jeszcze miał taką wajchę do zamykania drzwi. Były też Sany. Więc nie był dobry sprzęt. Dla kierowców był na zimę na nic. Zimno było, przeziębienia. A już jak weszły Beriety, już było dużo, dużo lepiej, już było cieplej. Potem weszły Kruciaki, jeszcze lepiej, no i po Kruciakach weszły te nowe autobusy. Jeśli chodzi o punktualność, to różnie było. To zależało jak było na mieście i czy były sprawne. Różne były warunki pogodowe. Bo tak to kierowcy nie mogli się spóźniać, bo były punkty i punktualnie trzeba było odjeżdżać i przyjeżdżać, żeby nie mieć, nie zarobić po prostu kary. To znaczy nie kary, tylko, żeby nie dostać nagany. Żeby nie było spisane, że za wcześniej przyjechał czy się opóźnił z odjazdem. Od razu na punkcie notowały te panie a potem kierownik rozliczał kierowców. Stan techniczny samochodów był różny. Były dobre wozy i były złe wozy. I były wozy, które nie powinny jeździć. Ale trzeba było jeździć. Jak jeździłem przez 2 miesiące Jelczem, który miał pójść do remontu, brakowało 10000 i w lecie, to jeździłem po 12, po 14 godzin dziennie. Sam jeden jeździłem. Jak się zepsuł, no to zjeżdżałem. Jak wytrzymał to jeździłem i po 12 godzin dziennie. I warsztat go reperował i on wychodził. A jak dobił swoich kilometrów do remontu, żeby mógł pójść, no to poszedł wtedy. Bo też miały samochody limit kilometrów do przejechania, żeby poszły do remontu. Byli różni kierowcy. Jeden przyszedł, żeby odbębnić tylko robotę, nie dbał o samochód a drugi przyszedł i dbał o samochód. No jest i lekka noga jest i ciężka noga kierowcy. Co to jego paliwo jest? No państwowe.

Data i miejsce nagrania	2005-05-30, Lublin
Rozmawiał/a	Tomasz Czajkowski
Transkrypcja	Tomasz Czajkowski
Prawa	Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"