



Klaksón

waw

KOLEJ NA WARSZAWĘ
Inwestycje w tory
odmieniają miasto **str 4-5**

DESKOROLKI: ODJAZD!
Wycofujemy najstarszy tabor
str 9





18 listopada wystartowała nowa platforma do emitowania informacji i reklam na ekranach w autobusach MZA.

„HALO WARSZAWO!” to codzienna porcja informacji, porad oraz ciekawostek.

A wszystko po to, by podróż naszymi autobusami była jeszcze bardziej przyjemna!

W autobusach MZA znajduje się ponad 2.5 tysiąca monitorów LCD umożliwiających emitowanie reklam oraz treści informacyjnego.

Trwa właśnie proces ich usprawniania oraz aktualizacji oprogramowania.

- Nasze monitory to świetne narzędzie do wyświetlania informacji ważnych z punktu widzenia miasta i jego mieszkańców. Ale nie



tylko. To również platforma do zarabiania pieniędzy. Środki komunikacji zbiorowej to atrakcyjny tort dla rynku reklamowego na całym świecie – mówi Tomasz Sygut, członek zarządu MZA, odpowiedzialny w spółce

m.in. za marketing i sprzedaż powierzchni reklamowych.

Poza bieżącymi informacjami w serwisie „Halo Warszawa!” znajdują się ciekawostki, porady, „kartki z kalendarza” oraz wiele innych interesujących treści.

Codziennie autobusy MZA przewożą ponad 1 milion 200 tysięcy pasażerów.

- Halo Warszawa! – to serwis dla nich. Będziemy się

rozwijali i wsłuchiwali w ich oczekiwania. Mam również nadzieję, że w nieodległej perspektywie znacząco zwiększymy przychody reklamowe z treści emitowanych na tych nośnikach – dodaje Sygut.

Targi z myślą o przyszłości

Co robić aby zapewniać rozwój firmy transportowej takiej jak Miejskie Zakłady Autobusowe? Potrzeba jej ciągłego dopływu świeżej krwi i wymiany międzypokoleniowej. Najlepszym źródłem jest zaś dla naszej Spółki Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. W tym roku wydział po raz pierwszy zorganizował Targi Pracy Branży Automotive. Na imprezie swoje stoisko wystawiła też nasza Spółka.

Wydział Samochodów i Maszyn Roboczych to placówka z ogromnymi tradycjami. W 1945 roku w legendarnej Szkole

Inżynierskiej imienia Wawelberga powstała Specjalność Samochodowa, a dwa lata później Katedra Budowy Samochodów Politechniki Warszawskiej. Po połączeniu „Wawelberga” z Politechniką powstał wspólny Wydział Samochodów i Ciągników czyli obecny WSiMR. Od lat wydział jest jednym z głównych źródeł pozyskiwania kadr inżynierskich dla MZA. Nasza Spółka sponsoruje między innymi jedną z nagród dla najlepszych prac magisterskich.

Podczas targów stoisko MZA było odwiedzane przez studentów, którzy chcieliby odbyć praktyki u największego w kraju prze-

woźnika komunikacji miejskiej. W najbliższe wakacje jak co roku nawet kilkudziesięciu studentów WSiMR będzie przyuczało się do zawodu na zajezdniach MZA.

adstaw



JEDZIEMY Z PRĄDEM

Ależ się dzieje w dziedzinie napędów elektrycznych. Rozpoczęliśmy testy najnowszego elektrycznego mercedesa, uruchomiliśmy dwie nowe ładowarki pantografowe przy ulicy Konwiktorskiej, a już wkrótce kolejne nowinki. W styczniu pojawi się pięć pierwszych elektrobusew Solarisa z zamówionej partii 130 przegubowców.

Wysyp nowinek rozpoczął się od Mercedes. Evo Bus, producent autobusów tej marki udostępnił nam swój najnowszy produkt, który jest jednocześnie pierwszym z prawdziwego zdarzenia elektrobusem niemieckiego producenta. Warszawa jest z kolei jednym z pierwszych polskich miast, którego mieszkańcy mogą się przejechać elektrycznym Citaro. Pojazd posiada baterie o pojemności 243 kW i silniki w piastach kół o mocy 250 KM. Nie ma niestety pantografu, a z tego powodu nie może być wykorzystywany na liniach przez cały dzień. W Warszawie jeszcze do 6 stycznia będzie obsługiwał linię 117.

Z kolei na linię 178 zostały skierowane elektrobusey marki Ursus. Do niedawna obsługiwały głównie linie 174 i 168 położone w pobliżu macierzystej zajezdni „Woronicza”. Teraz jednak mogą już korzystać z pantografowej ładowarki firmy Medcom zainstalowanej na pętli Konwiktorska. Dzięki temu Ursusy będą mogły obsługiwać linię 178 przez cały dzień, bez konieczności doładowania na zajezdni. Dzięki temu będzie też można osiągnąć cel kolejnej linii na Krakowskim Przedmieściu obsługiwanej wyłącznie przez tabor niskopodłogowy.

Trzecią taką linią będzie 503. To dzięki drugiej z ładowarek Medcomu zainstalowanej przy Konwiktorskiej oraz wcześniej-szym niż zapowiadano dostawom elektrycznych Solarisów z tzw.



kontraktu stulecia. Ładowarka już została uruchomiona i przetestowana, natomiast autobusy które będzie obsługiwać dotrą do Warszawy w drugiej połowie stycznia. Pierwszy z nich, testowy, pojawi się nawet wcześniej, możliwe że tuż po zakończeniu okresu świątecznego.

Dzieje się więc, a będzie się działo jeszcze więcej. Następne w kolejce są 125 kolejnych elektrobusew i około setki ładowarek wtyczkowych i dotykowych.

adstaw

*Zdrowych, pogodnych
pełnych rodzinnego ciepła
i radości, Świąt Bożego Narodzenia
oraz szczęśliwego Nowego Roku
życzy*

Zarząd Spółki





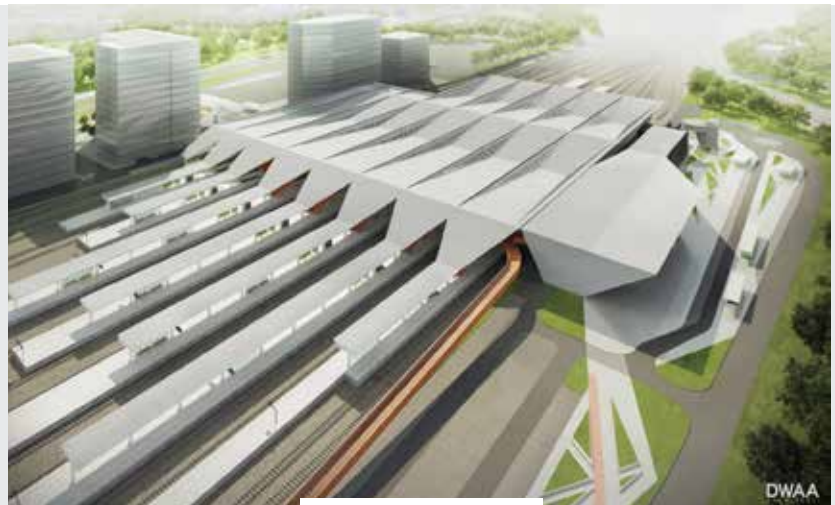
KOLEJNA WARSZAWĘ

Fot. Adam Stawicki

Czas kiedy czekaliśmy na rozpoczęcie poważnych inwestycji kolejowych w Warszawie można liczyć w dziesiątkach lat. Na torach w stolicy nie zmieniało się prawie nic, teraz kolejarze wreszcie zaczęli się rozpędzać. Skok będzie epokowy, ale najpierw możemy spodziewać się gigantycznych utrudnień i na torach i na ulicach.

askółką zmian jest modernizacja tzw. linii obwodowej i linii grodziskiej. W poprzednich latach PKP Polskie Linie Kolejowe przebudowały krótki odcinek między dworcem Zachodnim a stacją Służewiec a także w ramach wielkiej modernizacji magistrali Warszawa – Gdańsk jej warszawski fragment od stacji Praga do granicy miasta. Reszta największego węzła kolejowego w kraju pozostawała w stanie niemal rozkładu. To nieprawdopodobne ale pasażerowie nadal korzystają z przedwojennych peronów zbudowanych w latach trzydziestych na dwóch największych dworcach: Wschodnim i Zachodnim. Widok na zdjęcia wykonane na peronach Zachodniego podczas Powstania Warszawskiego w 1944 niemal nie różni się od stanu obecnego. Nadal są te same przejścia podziemne, wiaty i konstrukcje platform. Pociągi na głównym odcinkach Warszawskiego Węzła Kolejowego zwalniają do 40-50 kilometrów na godzinę z powodu fatalnego stanu torów. Poza dworcem Centralnym wyremontowanym z okazji Euro 2012 praktycznie nie da się korzystać ze schodów ruchomych i wind dla osób niepełnosprawnych.

Teraz PKP PLK zaczyna coraz bardziej intensyfikować modernizację w Warszawie. W październiku zeszłego roku uruchomiono po przebudowie linię obwodową ze stacjami Wola, Młynów, Koło oraz peronem ósmym Warszawy Zachodniej. Teraz



Wizualizacja: PKP TLK



DWAA

przyszedł czas na otwarcie pierwszego od kilku lat nowego przystanku Warszawa Powązki. To początek nowych stacji bo tych kolejarzy zapowiadają więcej. Za kilka lat sieć kolejowa powiększy się o perony na Jelonkach, Stalowej, Wiatracznej, a także dwa nowe zamiast istniejącej dziś stacji Warszawa Powiśle (podziemny dworzec Warszawa de Gaulle'a i Warszawa Solec). Największą inwestycją dworcową jest jednak w tej chwili dworzec Warszawa Zachodnia. Tu zostaną wyremontowane wszystkie tory, perony, powstanie hala peronowa, schody ruchome i windy dla osób o ograniczonej sprawności. Na poziomie -2 znajdzie się przystanek nowej linii tramwajowej planowanej przez władze Warszawy pomiędzy Czystem a Wilanowem. Dla tej inwestycji rozpoczęto już postępowanie przetargowe, a same prace mają zakończyć się w 2023 roku. Remont dworca Zachodniego to wstęp do najbardziej oczekiwanej, ale też najtrudniejszej dla pasażerów kolei i warszawiaków modernizacji – przebudowy linii średnicowej łączącej stacje Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia. Pomiędzy nimi znajdują się kluczowe dworce: Centralny, Śródmieście, Powiśle, Ochota i Stadion.

Plany są ambitne – dzięki wymianie torów, sieci trakcyjnej i systemów sterowania ruchem przepustowość linii podmiejskiej i dalekobieżnej zwiększy się w sumie do 44 pociągów na godzinę. Oprócz Zachodniego przebudowa peronów i budowa hali czeka też Warszawę Wschodnią, elementem inwestycji będzie też wspomniana przemiana Powiśla w dwie nowe stacje pod rondem de Gaulle'a i w rejonie Solca.

Zanim jednak w 2026 roku skorzystamy w Warszawie z kolei XXI wieku czekają nas gigantyczne problemy. Przez kilka lat funkcjonować będzie tymczasowy rozkład jazdy, pociągi jeżdżące na zmianę tylko przez tak zwaną „średnicę podmiejską” lub „średnicę dalekobieżną”, dojazdy tylko do dworca Gdańskiego lub przywróconego Głównego w rejonie placu Zawiszy. Już te zmiany oznaczają gigantyczne o obciążenie zastępczej komunikacji autobusowej i tramwajowej, ale też objazdy i naturalnie korki z powodu przebudowy wiaduktów nad Wybrzeżem Kościuszkowskim i Szczecińskim, Targową oraz mostu średnicowego. Potężne utrudnienia czekają nas też pewnie na rondzie de Gaulle'a w miejscu powstawania podziemnej stacji.

Czy rok 2026 oznacza koniec utrudnień? Raczej nie, bo rozpędzeni kolejarzy zapowiadają już kolejne wielkie inwestycje z podziemną stacją przy placu Wileńskim, oraz nowymi tunelami średnicowymi ciągnącymi się od Targowej aż do placu Zawiszy i od dworca Gdańskiego do Służewca.



POTRZEBA MŁODEJ KRWI

Liczby wydają się imponujące – wśród pracowników Miejskich Zakładów Autobusowych jak i Tramwajów Warszawskich jest 360 osób oddających krew w ramach zakładowego klubu honorowego krwiodawstwa. Od stycznia do końca października oddano 118 litrów pełnej krwi, do tego 28 litrów w ramach akcji „Na ratunek” dla osób oczekujących w szpitalach na operacje.

Mimo tych imponujących statystyk prezes zakładowego klubu Jerzy Pustelnik ma powody do zmartwienia. W ciągu roku z grona komunikacyjnych krwiodawców ubyło dziesięć osób, a średnia wieku staje się coraz wyższa. – Starsi krwiodawcy ze względu na stan zdrowia przestali oddawać, a młodzi mają mniej zapału, nie mówiąc o angażowaniu się w działalność społeczną w klubie czy w Polskim Czerwonym Krzyżu – mówi Pustelnik. – W zarządzie klubu jest nas dziesięć osób w tym czterech emerytów, a piąty zbliża się do tego wieku. Zapraszam młodych do działania na rzecz honorowego krwiodawstwa i Polskiego Czerwonego Krzyża.

Podczas corocznego podsumowania działalności klubu najbardziej zaangażowani krwiodawcy otrzymali odznaczenia i medale. Na wniosek Mazowieckiego Oddziału Okręgowego Polskiego Czerwonego Krzyża przyznano 39 odznaczeń Honorowy Dawca Krwi dla Zdrowia Narodu oraz 30 medali 100-lecia Polskiego Czerwonego Krzyża. Krwiodawcy odebrali też kilkanaście Odznak Honorowych PCK oraz Zasłużonego Honorowego Dawcy Krwi.

adstaw

**> NIE WCHODZI SIĘ Z HULAJNOGĄ!****> 24 PAŹDZIERNIKA**

Ze słuchawkami na uszach, z hulajnogą i w dodatku po sygnale do zamykania drzwi – tak do 2/217 wskakiwał pewien młodzieniec. To się nie mogło dobrze skończyć. Zamykające się skrzydła drzwi uderzyły w hulajnogę, w wyniku czego rozbita została szyba w drzwiach.

> NIE USTĄPIŁ KOBIECIE Z WÓZKIEM**> 24 PAŹDZIERNIKA**

W 7/131 jechał rowerzysta. Gdy na łwickiej do autobusu wsiadała kobieta z dzieckiem w wózku, kierowca poprosił rowerzystę, by wysiadł. Pan cyklista oczywiście odmówił. Aby nie zaognić sytuacji wóz opuściła pani z wózkiem. Powiedzieć temu rowerzyście, że jest skończone chamidło to powiedzieć mu komplement.

> DZIWNE ZDERZENIE W ALEJACH**> 26 PAŹDZIERNIKA**

W alejach Jerozolimskich rowerzysta zderzył się z rowerzystką. Oboje jechali po chodniku. Kobieta przewróciła się z swoim rowerem uderzyła w 3/158. Tak przynajmniej wynika z relacji kierowcy. Sama zainteresowana twierdzi, że nie uderzyła w autobus i nic się jej nie stało.

> HALO, JAK SIĘ MAJĄ HULAJNOGIŚCI?**> 28 PAŹDZIERNIKA**

To się musiało stać. Epidemia popularności hulajnóg zbiera żniwo. Na Żwirki i Wigury przy Banacha, na przejazd rowerowy przy czerwonym świetle wjechał młodzieniec na hulajnodze. Kierujący 1/188 nie zdążył wyhamować. Uderzył w jadącego hulajnogą. Nic mu się nie stało, natomiast jedną z pasażerek, która w autobusie się przewróciła, trzeba było odwieźć do szpitala. Sprawcą tego ambarasu okazał się... student z Norwegii! Norwegia kojarzy nam się z przestrzeganiem przepisów. Jak widać, byliśmy w błędzie.

> KLAPA Z TAKIM AUTOBUSEM!**> 28 PAŹDZIERNIKA**

Halo, panowie majstrzy z Woronicza! Chyba czas zainteresować się wozem 8121! W wozie tym oderwała się klapa nad drzwiami

i uderzyła w głowę dwuletniego chłopca!

> TY DAMSKI BOKSERZE!**> 29 PAŹDZIERNIKA**

Było dopiero popołudnie, gdy pewien pijany żuł w 6/173 zaatakował parę: dziewczynę i chłopaka. Następnie z główki tak uderzył dziewczynę, że ta straciła przytomność! Mamy nadzieję, że ta łajza, co atakuje kobiety, posiedzi!

> ZABAWNIE?**> 29 PAŹDZIERNIKA**

Jakiś dowcipniś ostrzelał, kulami do paintballa, wóz linii 174. Kierowca dojechał do Bokserskiej i zjechał do Oddziału.

Młody chuliganie, jak myślisz, czy dla pasażerów tego autobusu twoja durna zabawa też była śmieszna?

> BYŁ SOBIE AUTOBUS DO WZIĘCIA...**> 30 PAŹDZIERNIKA**

Na Marysinie do wzięcia była solarka osiemnastka. Nie nówka już, bo to z serii 85...ale zawsze. Można było sięgnąć, uruchomić i odjechać, o ile znalazło się klucze, które...zawieruszył kierowca linii 402. Klucze jednak udało się znaleźć i autobus z 14 min. opóźnieniem, odjechał.

> ŚPIESZYŁA SIĘ NA CMENTARZ?**> 1, 2 LISTOPADA**

Prosto pod C88, przy cmentarzu Północnym, wtargnęła piesza. Doznała obrażeń i została zabrana do szpitala. Wcześniej jednak policja uznała ją winną zdarzenia. Do podobnego zdarzenia doszło dzień później, na Okopowej przy Powązkowskiej. W prawy bok C11 uderzyła kobieta. Przewróciła się na chodnik i uszkodziła rękę. Została ukarana 250 zł mandatem.

> I PO CO SIĘ TAK ŚPIESZYĆ?**> 6 LISTOPADA**

Ten dzień nie zaczął się dobrze dla pasażerki 6/522. Na Branickiego pędziła ona do autobusu. I zdążyła! Zdążyła wejść, ale zdążyła się też potknąć i rozharatać sobie nogę, do tego stopnia, że na Centralnym poprosiła o wezwanie pogotowia.

> RAJDOWIEC WJEŹDŹA NA RONDO**> 10 LISTOPADA**

Śpieszą się pasażerowie, ale i niektórym naszym kierowcom też śpieszno. Np. kierowcy

5/105, który wjechał na rondo Daszyńskiego z takim fasonem, że nadwozie przechyliło się i prawym narożnikiem rąbnął w krawężnik.

> UWAGA, AUTOBUS W OPRESJI!**> 11 LISTOPADA**

Kierowcy z linii 722 troszkę pokićkała się trasa i na szosie lubelskiej, za przystankiem Gródek 02, postanowił zawrócić. Nie zauważył, że wjeżdża w drogę gruntową. Cofając grzmotną w betonową podbudowę nowo budowanej drogi. Biedaka z opresji wybawiło pogotowie techniczne w asyście instruktorów Nadzoru Ruchu.

> GAZEM W KIEROWCĘ!**> 12 LISTOPADA**

Jakaś ostatnia łajza zaatakowała naszego kierowcę! Było to w biały dzień, przed piętnastą, w 4/170 na ks. Ziemowita. Bandzior zbluzgał kierującego, a następnie psiknął mu w oczy gaz łzawiący! Pomocy kierującemu udzielił pracownik Nadzoru Ruchu, bo pogotowie... odmówiło przyjazdu!

> OBROTNY ROWERZYSTA**> 13 LISTOPADA**

Rozbita szyba prawego skrzydła trzecich drzwi. Zarysowany bok autobusu. I pokiereszowany właściciel pojazdu. Wypadek? Tak! Spowodowany przez rowerzystę. Stojąc na chodniku na wysokości przystanku Sternicza 01 postanowił obrócić rower. Uczynił to tak niefartownie, że uderzył w jadący 14/112. Ciąg dalszy znamy...

> MAMY ZA DUŻO POLICJI**> 14 LISTOPADA**

Załogi aż trzech radiowozów pojawiły się na Szaserów przy przystanku Os. Młodych 02 aby pojąć i ukarać mandatem kierowcę 13/523. A jakiegoż to przestępstwa dopuścił się nasz pracownik? Ano, chwilę wcześniej na Wiatraku...przekroczył linię ciągłą. Ktoś bardzo życzliwy natychmiast powiadomił o tym właściwe służby. No i służby spisały się na medal. Ruszyły do boju trzema radiowozami. Zwycięstwo pasażera, co zakapował naszego pracownika było jednak nieco pyrrusowe – kierujący tak się zdenerwował widokiem tej armii mundurowych, że nie mógł dalej prowadzić.

Przypomina nam się stary dowcip z PRL, dlaczego milicjanci chodzą dwójkami: bo jeden umie pisać, drugi umie czytać. Tu przyjechały trzy ekipy – pewnie dlatego, że ta trzecia umie prowadzić radiowóz..

› W KABINIE TYLKO KIEROWCA!

› 15 LISTOPADA

W kabinie nie wolno przewozić osób postronnych. To jest wiedza powszechna, aczkolwiek dla niektórych trudno przyswajalna. Kierowca 6/520 należy do tych „niektórych”. Wiózł pasażera w kabinie. Na Marszałkowskiej autobusowi zajechał drogę inny pojazd. Nasz pracownik dał po heblach, wyhamował, ale przewożony człowiek uderzył w szybę czołową. Szyba jest pęknięta, na głowie pasażera pewnie wyrosła śliwka, a pan kierowca już wie, że miejsce pasażera jest w przestrzeni pasażerskiej.

› A JA POSTOJĘ...

› 17 LISTOPADA

Na Grochowskiej przy Mińskiej pewna pani, co była pod dobrą datą stanęła przed 202/N03 i uniemożliwiła mu jazdę. I tak stała parę minut.

› W KLESZCZACH BRAMY

NA KLESZCZOWEJ

› 18 LISTOPADA

Kierowca 6/128 już kończył szycie i myślał, że będzie już spokój. Ale gdzież tam! Gdy wjeżdżał na halę OC na swoim oddziale Kleszczowa, oba skrzydła drzwi postanowiły się zamknąć na autobusie biorąc go z obu stron w, nomen omen, kleszcze.

› PRZEPRASZAM, JAKĄ MAM DZIŚ LINIĘ?

› 19 LISTOPADA

Nieźle musiał być zakręcony kierowca linii... no właśnie, nie do końca wiemy, jakiej. Wiemy, że z Marek odjechał w stronę Bemowa jako linia 112. Po drodze zorientował się, że ma jednak dziś przydział na 190! No więc dojechał do przystanku Bemowo-Ratusz 03 i z kwadransowym opóźnieniem jechał już jako linia 190. Nasi kierowcy myślą trasy linii, myślą krańca, ale zawodnik, który nie wie, jaką ma linię to prawdziwy rarytas.

› A JA POJADĘ, JAK CHCĘ!

› 20 LISTOPADA

Na linii 107, na pierwszej brygadzie, pracował tego dnia kierowca, który rozkład jazdy ma, powiedzmy sobie szczerze, w nosie. Z każdego krańca odjeżdżał parę minut po czasie, wydłużając przerwę wg swojego widzimisię. Inne brygady takich kłopotów nie miały, za to z tym kierowcą kłopoty są nieustanne. Nawet nie musieliśmy sprawdzić karty zdarzenia, by wiedzieć, że chodzi o pana, którego imię zaczyna się na literę N. Podalibyśmy chłopie, wszystkie twoje dane, bo nadajesz się do wyrzucenia, no ale RODO chroni wszystkich, nawet ciebie.

› A JA NIE DMUCHNĘ!

› 20 LISTOPADA

Kierowca z linii 504 przyjmując zmianę na Złoty Taras odmówił „dmuchnięcia” ekspedytorowi. Został więc zatrzymany przez instruktora Wydziału Zarządzania Przewozami. Okazało się, że kierujący był trzeźwy. Całe to zamieszanie spowodowało 10 min. opóźnienie kursu. Czy kierujący, który „postawił się” ekspedytorowi myślał o pasażerach, czekających na jego autobus?

› AMBARAS NA NACZELNIKOWSKIEJ

› 20 LISTOPADA

Na Naczelnikowskiej przy Radzywińskiej zdarzyły się samochody. To wyjątkowo niefortunne skrzyżowanie, często dochodzi do kolizji. Autobusy skierowano na objazdy.

› NIEBEZPIECZNIE W MARYSINIE

› 21 LISTOPADA

Kierujący autobusem linii 402 wjeżdżając na kraniec na Marysinie potrącił pieszego. Mężczyzna został ranny i zabrano go do szpitala. Dochodzenie wykaże, co było przyczyną zdarzenia. My prosimy: kierowcy, uważajcie, miejcie oczy dookoła głowy, nie tylko na Marysinie.

› PIRAT NA WÓLCZYŃSKIEJ

› 23 LISTOPADA

Najpierw wyprzedził autobus. A potem... gwałtownie zahamował, bez żadnej przyczyny. O kim mowa? O kierowcy prywatnej bryki, który na Wólczyńskiej dostał chyba małego rozumu. Problem w tym, że kierujący autobusem 3/210 musiał dać po heblach.

Jedna z pasażerek uderzyła głową w poręcz, doznając na szczęście niegroźnych obrażeń.

› PRZEWROCONA PIĄTKA

› 25 LISTOPADA

Aż pięciu pasażerów przewróciło się w 3/501 na Marszałkowskiej. Uszkodzona została też poręcz oraz laptop jednego z pasażerów. A wszystko przez to, że kierowca musiał dać po heblach. Żaden z przewróconych nie doznał poważnych obrażeń.

› OJ, DZIAŁO SIĘ NA CZŁUCHOWSKIEJ

› 25 LISTOPADA

Już gorzej być nie mogło. Późnym popołudniem doszło do „dzwona” pojazdów obcych na Człuchowskiej. Przejazd został zablokowany. Wyobrażacie sobie, co się działo? 5 brygad utknęło.

› O MATKO!

› 25 LISTOPADA

Autobusem 110 jechał, bez opieki, mały chłopiec. Pasażerowie powiadomili policję. Gdy ta przybyła, do kierowcy autobusu zgłosiła się...mamusia dziecka. Jej stan wskazywał, że troszkę wypięła. Mamy nadzieję, że mamusia albo przestawi się na herbatę i kawę, albo w końcu sąd odbierze jej prawa rodzicielskie.

› BRAWO, PANIE KIEROWCO!

› 26 LISTOPADA

Na Młocinach kierowca 2/511 zobaczył leżącą na ulicy kobietę. Udzielił jej pierwszej pomocy, wezwał służby. Brawo za taką postawę!

› ODBITA KOBIETA

› 26 LISTOPADA

Późnym wieczorem na Saskiej 02 od ruszającego 502...odbiła się pewna pasażerka i upadła na jezdnię. Według świadków – była deczko wczorajsza. No i jak to z „wczorajszymi” ludźmi bywa – nie odniosła żadnych obrażeń.

› ŁYSO CI, ZŁODZIEJU?

› 27 LISTOPADA

Pasażerowie 8/520 zobaczyli, jak jeden z pasażerów...okrada inną pasażerkę. Nie pozostali obojętni. Zatrzymali oprycha. Mamy nadzieję, złodzieju jeden, że teraz sobie posiedzisz. Ale nie na fotelu w autobusie.



JEMU SIĘ TE PIENIĄDZE NALEŻAŁY!

Tak orzekł sąd. Pasażer, który nie doczekał się autobusu, ma dostać zwrot za przejazd samochodem

To bodaj pierwszy taki wyrok w Polsce. Młody człowiek śpieszył się do szkoły. Autobus nie przyjechał o wyznaczonej godzinie. Niedoszły pasażer skorzystał więc z podwózki autem znanej firmy transportowej. Chciał, by przewoźnik zwrócił nieduży, kilkunastozłotowy, wydatek. Przewoźnik – nie była to nasza Spółka – odmówił. Wytłumaczył skarżącemu, że nie odpowiada za korki. Autobus utknął bowiem w korku.

Podróżny nie darował i poszedł do sądu. Wygrał. Nie wiadomo czy będzie apelacja od tego wyroku, a więc czy na pewno młodzieniec dostanie pieniądze, ale już sam fakt, że taki proces był, jest ciekawy i ważny. Tak dla pasażerów, tak dla przewoźników jak i dla sądów.

Każdego dnia spóźniają się w całej Polsce tysiące autobusów. Utykają w korkach, czasami zjeżdżają do zajezdni bo np. doszło do awarii czy też zanieczyszczenia wozu.

Zakładajmy optymistycznie, że jednego dnia opóźnienia kursów dotyczą tylko tysięcy pasażerów.

Założmy, że z tego tysiąca zaledwie połowa pójdzie do sądu. Oznacza to, że w ciągu roku do sądów w Polsce wpłynie 182 500 spraw. Blisko dwieście tysięcy! Oczywiście mniej ich wpłynie w Pułtusk czy Klucz-

borku, a dużo więcej – w Warszawie czy Krakowie.

Jeśli mieliście kiedyś sprawę sądową w dużym mieście, bo np. ktoś wam ukradł torbę czy plecak, to doskonale wiecie, ile czeka się na termin rozprawy. Placówki sprawiedliwości są zavalone robotą.

Teraz dojdą sprawy za opóźnienie autobusów. Dojdą na pewno, bo mamy już sygnały, że pasażerowie powołują się na wydany niedawno wyrok.

Jeśli sądy powiedzą: trzeba oddać pasażerom pieniądze – to odbije się to na kondycji przewoźników. Bo złotówki nie lecą z powietrza. Trzeba będzie więc albo ciąć koszty, mniej kupować taboru, mniej inwestować, albo walczyć o większe pieniądze za wozokilometr.

Tak czy inaczej odbije się to czkawką na pasażerach: bo albo będą jeździć złotem, albo więcej zapłacą za bilety. To będzie ta cena „darmowej taksówki”.

Ale najbardziej się obawiam o kondycję wymiaru sprawiedliwości. Pozwy „autobusowe” mogą sądy zwyczajnie dobić. Zamiast skupiać się na rozpatrywaniu spraw poważnych, trzeba będzie załatwiać „drobnicę”, czyli ustalać, czy należy się zwrot 20, 30 czy 12 zł za jazdę taksówką, czy nie. Skąd Temida weźmie pienią-

dze na dodatkowe etaty? Na dodatkowe sale, gdzie mędrzy w togach pochylą się nad żalami pasażerów? A co będzie, gdy rzecz nie skończy się na jednej rozprawie? Czy trzeba będzie powoływać biegłych od ruchu autobusów, którzy wykażą, że autobus nie umie fruwać i jak jest korek to on po prostu w tym korku musi stać? A może powołamy biegłych psychiatrów, którzy wytłumaczą, że człowiek rozumny, homo sapiens, winien mieć dar przewidywania i przewidzieć, że w dużym mieście utrudnienia w ruchu są niejako ceną za życie w tym mieście? Czy dojdziemy do granicy absurdu i tłumaczenia sobie rzeczy, zdawałoby się, oczywistych?

Przed laty, gdy plagą były włamania do samochodów, zapytałem policjantów z jednego z komisariatów, co najbardziej utrudnia im pracę.

- Ano to, że niektórzy włamywacze dają się złapać! – powiedzieli całkiem serio. – Cała załoga nic innego nie robi, tylko zajmuje się papierologią związaną z zatrzymaniem drobnego złodziejzaka i postawieniem go przed sądem. A poważne sprawy kryminalne leżą!

Policjanci, całkiem na poważnie, mówili, że najgorszą rzeczą, jaka mogłaby ich spotkać byłoby to, gdyby wszystkie oprychy, co robią włamy do aut, dały się zakuć w kajdanki. - Wtedy nic innego nie moglibyśmy robić, tylko się nimi zajmować – twierdzili.

Na szczęście żuleria wykazała się obywatelską postawą i tylko niekiedy dawała się złapać. Uchroniło to policję przed zawałem i pozwoliło, by znalazła czas na ściganie np. morderców.

Ta historia przypominała mi się, kiedy stołeczny sąd orzekł, że młodzieniec, któremu nie przyjechał autobus, ma dostać forszę za jazdę samochodem.

Sąd oczywiście miał prawo taki wyrok wydać i zapewne chciał zrobić dobrze pasażerowi.

Może sąd zapomniał, że dobrymi chęciami wybrukowane jest piekło.





DESKOROLKI: ODJAZD!

To prawdziwy rok pożegnań taboru. Ledwo pożegnaliśmy ostatnich przedstawicieli kultowego Jelcza, a już znów pora się żegnać – tym razem z pierwszymi Solarisami, które zasilają naszą flotę w latach 1999-2001. Mowa oczywiście o modelu Urbino 15 pierwszej generacji, nazywanych popularnie „deskorolkami”.

„Deskorolki” były pierwszymi Solarisami sprowadzonymi do Warszawy. Urbino pierwszej generacji, stworzone od podstaw przez inżynierów firmy przekształconej z przedstawicielstwa niemieckiego Neopla – robiły wielkie wrażenie. Były podobnie jak Neoplany niskopodłogowe, z miejscami dla niepełnosprawnych, a jednocześnie bardziej przystosowane do polskich warunków – z szerszymi przejściami, mocniejszą kratownicą i poręczami z polerowanej, nierdzewnej stali. Trzeba przyznać, że 20 lat

eksploatacji wytrzymały bardzo dobrze. Jednocześnie jednak chyba wielu kierowców i pasażerów cieszy się z tego rozstania i zastąpieniu „deskorolek” wozami przegubowymi. Autobusy trzyosiowe miały być bowiem substytutem przegubowców, ale próba w warszawskich warunkach okazała się nieudana a wady ujawniły się pełnej rozciągłości – zbyt krótki i zbyt mała ilość drzwi jak na wóz wielkopojemny, do tego duży promień skrętu i brak klimatyzacji przy niewielkich uchylnych okienkach.

Na początku grudnia w taborze MZA pozostawało zaledwie dziewięć Solarisów Urbino 15, a 30 stało odstawionych do sprzedaży. Siedem z nich już wkrótce też zostanie zastąpiona przez nowych elektrycznych kuzynów z Bolechowa. Zostaną dwa – jeden już na zawsze jako pojazd zabytkowy (8919 czyli dawny 6962 z pierwszej partii trzech wozów z 1999 roku), drugi do czasu istnienia linii specjalnej dla bezdomnych – Mobilnego Punktu Poradnictwa.

OD ŚW. MIKOŁAJA DLA KLAKSONU

Tak zgadza się, dostaliśmy prezent na Boże Narodzenie. Możemy więc spokojnie usprawiedliwić się, że byliśmy grzeczni, inaczej dostalibyśmy różgę. Różgi nie ma za to jest piękna bombka świąteczna ofiarowana nam nie konkretnie przez świętego Mikołaja, ale przez jednego z jego elfów, konkretnie przez panią Honoratę Chmielewską.

Pani Honorata jest pracowniczką zajezdni Stalowa, której hobby opisywaliśmy w jednym z wiosennych numerów Klaksonu. Wtedy też dostaliśmy prezent – wielkie wielkanocne jajo. Pani Honorata zajmuje się bowiem w wolnym czasie wytwarzaniem nietypowych ozdób – rzeźb wykonanych metodą origami modułowego z kolorowych trójkątek czy też bombek i jajek tworzonych na styropianowych podkładach metodą karczocha. Tym razem czekała nas kolejna niespodzianka – przezroczysta bombka, w której rękami pani Honoraty powstała diorama z autobusem na śniegu z drzewkami i szyszkami. Pani Honorato serdecznie dziękujemy za podarek, postaramy się być zasłużyc na następne dzieła sztuki spod pani ręki.

adstaw



GRABARZ NIE POJEDZIE

Pierwsze zakazy i nakazy w pojazdach komunikacji miejskiej pojawiły się jeszcze w XIX wieku od razu w dwóch formach: napisów na plakatach i ustnej przekazywanej przez obsługę. Plakaty szybko jednak zniknęły. Skuteczniejszą i tańszą formą przekazywania informacji był przekaz ustny. Niestety, nie zawsze był

w pełni zgodny z formą pisaną, szczególnie, gdy był popisem krasomówczym nie zawsze potrafiących biegle czytać i rozumieć oficjalistów (konduktorów, prowadzących pojazdy, itd.). Z czasem plakaty zastąpiły eleganckie, artystyczne napisy wykonane na wypukłych emaliowanych na biało, blachach. Były krótkie niczym wojskowe rozkazy i do I wojny światowej pisane w dwóch językach: polskim i rosyjskim. Najczęściej spotykanymi i najczęściej omijanymi przez pasażerów były: „Nie palić/не курить” i „Nie pluć/не плюй”.

Z dawnych plakatów można się było sporo dowiedzieć o obyczajach pasażerów. Proszono ich, by nie pili i nie pluli. Z tramwajów i autobusów nie mogli korzystać... grabarze

Z PIJANYM NA PEWNO NIE JADĘ

Były także i inne krótkie, wyciągnięte z zapisów regulaminów przewozu pasażerów. Np. o nie zabieraniu z przystanków pasażerów w stanie upojenia alkoholowego, który krótko i być może dzisiaj brutalnie brzmiał: pijanym wstęp wzbroniony/пьяный не допускается. Podczas pierwszej wojny światowej częściowo napisy rosyjskie zastąpiły niemieckie. Ale najczęściej było to tylko zamalowanie połowy tabliczki z ro-

syjskimi literami.

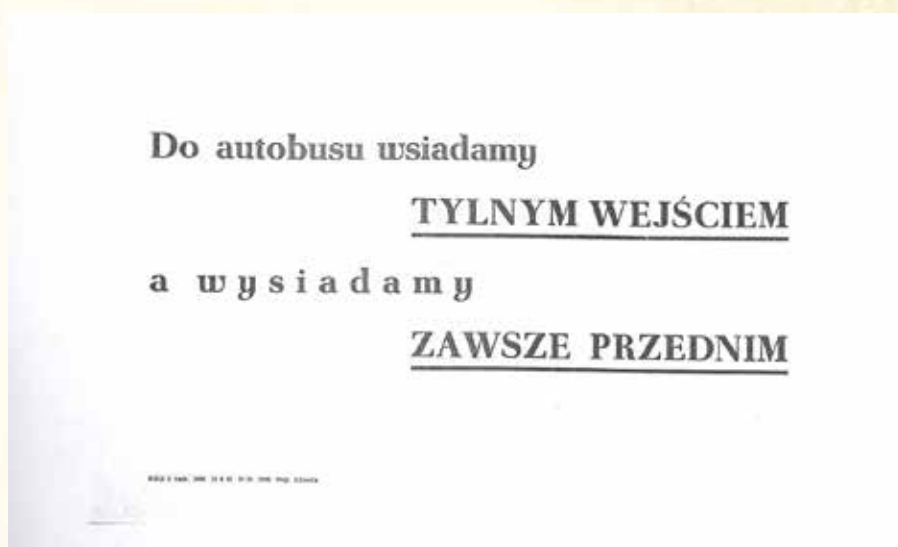
Okupanci odeszli, Polska odzyskała niepodległość i wszystko trzeba było zacząć budować na nowo. Niestety również nakazy, zakazy w środkach warszawskiego transportu publicznego a wraz z nimi nowe tabliczki, plakaty i nową formę przekazu ustnego.

ARGUMENTOWANO PROŚBĄ, A NIE ZAKAZEM

Po 1918 roku do pojazdów powróciły masowo plakaty z całymi listami nakazów, zakazów, kar za jazdę bez biletu, wskakiwanie do pojazdów w ruchu i instrukcji jak jechać, co wolno a co nie wolno. Co ciekawe przedruki owych plakatów zamieszczane w gazetach codziennych, celem zwiększenia zasięgu informacji, do 1926 roku traktowały pasażerów nader grzecznie. Nie było słów – zabrania się, zakazuje a były prośby, - usilnie prosi się..., miło będzie jak... itd.

NIEPRZYSTOJNY TEŻ NIE POJEDZIE

Wraz z początkiem września 1926 roku elegancki ton pouczenia pasażerów na nowo zastąpiły zakazy, nakazy. Krótkie, zwięzłe niczym wojskowe komendy. Choć jeden przepis porządkowy ni jak nie dało się skrócić: „Korzystać z komunikacji miejskiej nie mają prawa: nietrzeźwi, niechlujnie ubrani lub mogący powalać (zanieczyścić – przyp. autora) innych, wzbudzający odrazę chorobą, brudem lub wonią, osoby z psami, kotami, ptakami, osoby z przedmiotami mogącymi utyłać ubranie współpasażerom, żebrzący, osoby zachowujące nieprzystojnie, jako też pragnące uprawiać w pojazdach jakikolwiek



handel lub proceder, itd.”² Co się kryło pod owym „itd.” niestety nie udało się do końca ustalić, ale z notatek prasowych w formie skarg, pod „itd.” kryli się m. in. handlarze świeżym rybom, kominiarze, praczki a nawet grabarze udający się ze sprzętem do miejsca pracy, które to, owi grabarze podpadali nie tylko ze względu na niechlujstwo, mogący utyłać, ale i woń.

W KOMUNIKACJI NIE WOLNO PŁUĆ I JEŚĆ

Z cytowanego powyżej rozporządzenia z 1929 roku o ruchu pojazdów komunikacyjnych w miastach podpisanego przez ministra komunikacji Alfonsa Kühna, notabene będącego do 1928 roku dyrektorem Tramwajów Warszawskich, warto zacytować jeszcze dwa ciekawe zapisy, który zanikły w regulaminach po 1939 roku. „Nie wolno w pojazdach płuć, śmiecić, jeść wychylać się albo wystawiać ręce z okien, siadać na parapetach, palić tytoniu”. „Pasażerowie nie mogą rościć do administracji pretensji z powodu przerwy ruchu lub zmiany kierunku linii, spowodowanych przyczynami natury technicznej, administracyjnej lub zarządzeniami policji”.

NOWE CZASY, NOWE PRZEPISY, NOWE OBYCZAJE

Przepisy i związane z nimi tabliczki zakazujące, nakazujące przetrwały niezmiennie niemal do 1945 roku. Stały się także podstawą pierwszych powojennych zarządzeń i regulaminów, które od 1947 roku próbowały uregulować stosunki i relacje na linii pasażer – obsługa czy pasażer – pasażer. Jednak aż do 1951 roku nie stanowiły one jednego spójnego regulaminu. A w zupełnym oderwaniu od nich były różnego rodzaju tabliczki, informacyjne, zakazujące, które zarówno w treści jak i w wyglądzie były dowolne. Najczęściej w zupełnym wyobcowaniu od wartości estetycznych, artystycznych czy literackich. Nierzadko pamietające czasy wczesnej sanacji czy nawet późnego cara. Często tworzone przez zajezdniowych lakierników mających własne wizje estetyki.

Wspomniane zarządzenie z 1951 w swoich

zakazach, nakazach powróciło do łagodniejszych sposobów perswazji, odzegnując się od sanacyjnej formy – pasażer. Jego miejsce zajął – podróżyjący obywatel i to do niego kierowane były apele czy pewne sugestie, wzorce pożądanego zachowania się w pojazdach komunikacji miejskiej.

Np. przedwojenne – nie mają prawa korzystać z komunikacji nietrzeźwi, nieco złagodzone na – nie wolno korzystać ze środków komunikacji nietrzeźwym. Ubrania utyłane zamieniono na walające, itd., itd.

Obok złagodzenia formy przekazu wprowadzono także określone wielkością, krojem liter drukowane plakaty, które miały być naklejane w pojazdach lub umieszczane na

stwu Komunikacji w 1965 wydało kolejne zarządzenie regulujące przepisy porządkowe². Na jego podstawie MKZ w Warszawie zrobiło stosowne, krótsze tzw. „wyciągi” najistotniejszych zapisów przepisów. Oczywiście zgodnie z zasadą sztuki powielania treści i stosownego skracania, już niemal na samym początku regulaminu było bezosobowe – zabrania się. I tutaj cała lista – palenia tytoniu, picia alkoholu, przebywania w stanie nietrzeźwym, umieszczania odezwo, ulotek, reklam, organizowania występów, śpiewów, zachowania wywołującego zgorszenie publiczne, itd., itd. obligatoryjnie, dodatkowo zabrania się żebractwa. Ponadto zabrania się wprowadzania rowerów z wyjątkiem

OBYWATELU!

Bez wezwania
płać za przejazd

I ŻĄDAJ BILETU

WZD 1 200 100 10 000 10 000 100 10000

specjalnych tablicach zrobionych ze zwykłej drewnianej płyty wiórowej. Miały one przypominać obywatelom niektóre zapisy regulaminu przewozów.

A JEDNAK GRZECZNIE SIĘ NIE DA...

W początkach lat 60. dostrzeżono, że perswazyjny, pokojowy ton konwersacji z pasażerem nie przynosi pożądanego skutku i powrócono znowu do ostrej formy nakazowej w stylu – zabrania się. Ówczesny organ zarządzający m. in. komunikacją miejską i stanowiący stosowne regulaminy przewozu osób, bagażu dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Polsce – Minister-

wózków inwalidzkich. Zabrania się również rowerom manewrowania na peronie przystanku. Co ciekawe, dopuszczone było przewiezienie roweru autobusem, ale tylko za zgodą kierowcy i po odkręceniu pedałów i skręceniu kierownicy równoległe do ramy (paragraf 12, punkt 2).

Dopiero, gdzieś na trzeciej stronie w gąszczu paragrafów, ustępów zabraniających podróżnemu zelżono nieco ton i – nie wolno mu było: wskakiwać i wyskakiwać z pojazdów, otwierać drzwi podczas jazdy, wyrzucać przez okno butelek, niedopałków papierosów, itd. itd.

Jak się łatwo domyśleć, taki drastyczny, zabraniający wielu rzeczy regulamin mu-

² Zarządzenie Ministra Komunikacji z 5 marca 1965 roku – w sprawie szczegółowych przepisów porządkowych przy przewozie osób i bagażu w publicznej komunikacji autobusowej – Monitor Polski nr 13, poz. 50 z 1965 roku

sia! spotkać się z ostrą krytyką. Żeby dodać smaczku, to regulaminy autobusowe różniły się od tramwajowych. Co wolno było w tramwaju, nie wolno było w autobusie i odwrotnie. Co było zabronione, gdzie indziej było dozwolone.

POWSTAŁ CHAOS NIE DO Opanowania

Niemal do 1972 roku chaos, który został wywołany przez zarządzenia z początku lat 60-tych (1962, 1965 plus przepisy i regulaminy stołecznej Rady Narodowej) był właściwie nie do opanowania. Każde poprawki, udoskonalenia wносиły kolejne komplikacje pod każdym względem egzekwowania zarówno przez nadzór ruchu jak i pasażerów. Dopiero zarządzenie nowego ministerstwa odpowiedzialnego za komunikację miejską³ wydane w październiku 1972 roku⁴ stało się po części pierwszym protoplastą współczesnych regulaminów przewozów. Skróciło ono listy, czego – zabrania się, ujęło w jeden paragraf „13” i bezosobowo nazwało go – zabronione jest.

W 14 podpunktach pozwalających na nieograniczoną interpretację i dowolność rozumienia znaczenia zapisów zabraniających zawarto m. in., iż zabronione jest: wykonywanie innych czynności niedozwolonych w miejscach publicznych. Jakich? Zapewne: żebractwa, występów publicznych czy manewrowanie rowerem. Ale czy na pewno? Z czasem przybyło wątpliwości czy aby zarządzenie nie jest za krótkie i czy nie powinno być czymś uzupełnione. Np. znanymi z przeszłości plakatami, ale te nie miały dobrej formy przekazu i przypomnienia pasażerom niektórych zapisów regulaminów. Szukano innych rozwiązań i znaleziono je... przez przypadek.

NADCHODZI CZAS PIKTOGRAMÓW

W początkach lat 70. z wizytami gospodarczymi, handlowymi dość licznie odwiedzały Polskę delegacje z Japonii. M. in. producenci autobusów, ale także i pracownicy przedsiębiorstw komunikacyjnych (np. w lipcu 1970 zajezdnie Woronicza i Ostrobramską odwiedziła delegacja związku komunika-

cyjnego zrzeszającego przedsiębiorstwa komunikacyjne z japońskiej wyspy Kiusiu). W czerwcu 1971 testowano japoński autobus „Hino”, w którym zwróciły uwagę inżynierów z MZK, jak także z Jelczańskich Zakładów Samochodowych (rozważano zakup licencji na niektóre japońskie podzespoły) japońskie ideogramy – piktogramy oznaczające miejsce dla matki z dzieckiem, dla osoby niepełnosprawnej, zakaz palenia tytoniu czy kasownik biletowy. Były nieco podobne do znanych im francuskich, które zaczęto naklejać w 1970 roku w Berlietach PR 100 jeżdżących po Francji. Jednak użyta w obu wzorach uniwersalna grafika – celnie i dokładnie, bez wahania stawiała przysłowiową kropkę nad „i”. Graficznie przekazywała nie tylko myśl, że coś jest niepożądane lub jest przeznaczone dla czegoś, kogoś i dodatkowo, co najbardziej spodobало się inżynierom, pozwalała na dowolne dopowiedzenie sobie dodatkowej treści przez oglądającego, co w polskiej subkulturze komunikacyjnej ma znaczenie pierwszorzędne.

WIELKIE ZAMIESZANIE, OBURZENIE I NIEPEWNOŚĆ

Jak to zwykle w Warszawie bywa sporo emocji wywołało zamalowywanie miejsca dla niepełnosprawnego (wówczas czerwony krzyż umieszczony nad siedzeniem). Telefonujący do redakcji ludzie skarżyli się, że

wielu pasażerów potraktowało zamalowanie napisu i zastąpienie go malowanym z szablonu piktogramem, jako skasowanie obowiązku ustępowania niepełnosprawnym miejsca. Podobno wielu pasażerów nie potrafiło właściwie odczytać piktogramu i czytali na swój warszawski sposób. Czyli z wygodną dla siebie „nad” i „pod” interpretacją. Bój jednak wygrało MZK i napisy „miejsce dla inwalidy” zastąpiono piktogramem. Upór i determinacja inżynierów z MZK zaowocowała także tym, że znak czerwonego krzyża nad siedzeniem został zatwierdzony normą branżową w 1977 roku, jako obowiązujący w całym kraju nie tylko w autobusach, ale i tramwajach, trolejbusach, itd.

I w ten to sposób po prawie 100 latach tworzący niewygodne dla pasażerów „nowiny” zabraniające, nakazujące mają wreszcie wygodną, graficzną formę, którą pasażer może sobie interpretować jak chce. I co najważniejsze polska odmiana piktogramów komunikacyjnych powstała w Warszawie, w MZK, z czego możemy być dumni, gdyż na 4 lata przed oficjalnym nakazem używania piktogramów w pojazdach u nas już były.

Dzisiaj trochę szkoda, że nie ma już napisów, bo nie ma czego czytać, nie ma czego wydrapać, aby powstały nowe zabawne zapisy. Są tylko smutne, „jednoznaczne” piktogramy. No cóż, jeszcze jeden zabawny akcent ubył z warszawskich autobusów.

J e s t e ś
dobrze wychowany
u s t ą p m i e j s c a
s t a r s z y m !

³ Ministerstwo Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska

⁴ Zarządzenie Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 23 października 1972 – w sprawie przepisów porządkowych przy przewozie osób i bagażu ręcznego pojazdami komunalnych przedsiębiorstw (zakładów) komunikacyjnych – Monitor Polski nr 49, poz. 262 z 1972 roku.

Dynamicznie zmieniający się krajobraz Warszawy m. in. poprzez rozbudowę metra, nowych osiedli mieszkaniowych, wymusza czasami konieczne zmiany tras linii autobusowych. Jedne znikają na jakiś czas, by po kilku latach pojawić się ponownie, ale już na zmienionej trasie. Inne natomiast ulegają skróceniu, wydłużeniu i czasami także zmieniają trasy.

CZAS POŻEGNAŃ

Dla pasażerów każda zmiana trasy linii wywołuje w nich złość, oburzenie czy liczne protesty. Patrząc na te liczne skargi, zażalenia można czasami odnieść trochę złudne wrażenie, że „kochają” swoje linie. Są im wierni i gotowi na wszystko, aby tylko nic nie zmieniać. Tylko, że często za tymi działaniami nie stoi „szczerą miłość”, a raczej obawa przed nowymi rzeczami czy zwykłe przyzwyczajenie, żeby nie powiedzieć wygodnictwo.

Jednak są w Warszawie ludzie, którym wszystko, co autobusowe jest naprawdę bliskie, czy nawet bezcenne. Warte pozostawienia dla przyszłych pokoleń i dające świadectwo istnienia historii warszawskich autobusów. Niewątpliwie do tej grupy, której nie jest wszystko jedno, należy Igor Tański – kierowca zasilający w zajezdni „Stalowa”. Prawdziwy pasjonat historii busów od ponad 20 lat. Swoją pasję rozpoczął jeszcze podczas studiów, jako student Politechniki Warszawskiej (informatyka) od zasilania w zajezdni „Ostobramska” w 1996 roku. Z czasem powstawały kolejne wątki pasji, zbieranie nie tylko gadżetów w postaci elementów autobusowych, itp., ale także skrzętne, skrupulatne zapisywanie zdarzeń, wydarzeń, itd. Jak choćby pożegnań z linią, trasą, konkretnym wozem. 27 września 2019 roku przypadło mu wykonywać MAN-em NG 313 nr. tab. 3355 ostatni kurs na linii „517” na niemal niezmienionej od 1993 roku trasie Ursus – Targówek¹. Ze względu, na to, że łączyła kilka warszawskich dzielnic, a przejazd od krańca do krańca poza godzinami szczytu trwał ponad godzinę (w szczycie nieraz ponad 2 godz.) linię często nazywano „turystyczną”. Linia „517” została dalej, ale już tylko z Ursusa

do centrum. Tamtej, „turystycznej” już nie ma. Pozostały po niej tylko wspomnienia i dekoracje z przebiegiem, trasy. Za kilka lat będą jedynymi, autentycznymi „świadkami”, że była taka linia. A być może, kiedyś trafią do muzeum komunikacji miejskiej?

Odnotowując to kolejne pożegnanie warto dodać pewną historyjkę związaną z ostatnim kursem na pełnej trasie. Otóż obok pana Igora pełny półkurs z Ursusa na Targówek wykonał także jeden przypadkowo

wy pasażer. Nieco odurzony wieczornym, piątkowym, procentowym powietrzem przejechał całą trasę i na prośbę kierowcy, aby opuścić wóz z rozbijającym głosem stwierdził: – Proszę sobie nie przeszkadzać i jechać dalej. – Ale to już ostatni kurs, dzień się skończył, ja wracam do zajezdni – odpowiedział pan Igor.

– Jaka szkoda, a to taka fajna trasa była – z żalem w głosie pasażer opuścił wóz na krańcu Targówek.



¹ Linia „517” powstała z przekształconej linii pośpiesznej „T” w 1993 roku. Pierwsze wozy na nowej linii „517” wyjechały 1 lutego 1993 roku. Niemal do końca września 2019 roku trasa wiodła z Ursusa Niedźwiadek na Targówek. Zawsze po tych samych ulicach. Tylko czasami na czas remontów ulic, autobusy gdzieś zbaczają i kłuczyły po osiedlowych uliczkach.
Źródło: <http://www.trasbus.com/liniabus517.htm>

Z wielkim poświęceniem i odwagą walczyli za Polskę. Piloci, którzy narażali, a często oddawali swoje młode życie w wojnie polsko-bolszewickiej i w czasie II wojny światowej zostali potem przez władze komunistyczne skazani na zapomnienie. Na szczęście jest grupa pasjonatów, którzy starają się przekazać Polakom wiedzę o bohaterach – wśród nich Wojciech Woźniakowski, pracownik zajezdni „Stalowa”.



PASJONAT POLSKICH SKRZYDEŁ

Pasjonaci historii polskiego lotnictwa wojskowego skupieni są w Fundacji Historycznej Lotnictwa Polskiego, która stara się upamiętniać bohaterów lotników walczących w kolejnych jednostkach spod znaku kosynierów Tadeusza Kościuszki. Najbardziej znana z jednostek „kościuszkowskich” to Dywizjon 303, rekordowo skuteczny w powietrznej bitwie o Anglię w 1940 roku, upamiętniony w książce Arkadego Fiedlera, oraz w filmach „Bitwa o Anglię”, „Dywizjon 303. Historia prawdziwa” oraz „303. Bitwa o Anglię”. Dywizjon 303 kultywował jednak tradycje wcześniejszych oddziałów, nie mniej zasłużonych w walce. Pierwszy z nich to 7 Eskadra Myśliwska, jeden z pierwszych oddziałów lotniczych zorganizowanych jeszcze przed 11 listopada 1918. Wkrótce zasilili ją piloci amerykańscy walczący o wolność naszego kraju w podzięce za zaangażowanie Polaków w wojnie o niepodległość Stanów Zjednoczonych. Dwaj najbardziej znani to Merian C. Cooper oraz Elliot Chess.

- Elliot Chess to twórca słynnego później znaku jednostek „kościuszkowskich” – czapki krakuski i dwóch kos na tle flagi amerykańskiej – tłumaczy Wojciech Woźniakowski. - Najbardziej niezwykłą postacią jest jednak Cooper. To niemalże prawdziwy Indiana Jones, o którym można kręcić filmy sensacyjne.

Jego przodek był lekarzem na którego rękach zmarł generał Pułaski i któremu obiecał, że jeden z jego potomków odwdzięczy się ojczyźnie Pułaskiego walcząc za jej wolność. Cooper spełnił tę obietnicę, został dowódcą eskadry i w polskim wojsku dosłużył się stopnia pułkownika. Wsławił się między innymi brawurową ucieczką z sowieckiej niewoli i dotarciem na piechotę przez kilkadziesiąt kilometrów do polskiej linii frontu. Później w Ameryce stał się sławny jako twórca Oskarowego „King Konga”.

Kontynuatorem eskadry Coopera stała się 111 eskadra myśliwska, która we wrześniu 1939 tworzyła słynną Brygadę Pościgową. Trzon kadry formowanego we Francji 145 Dywizjonu Myśliwskiego we Francji i później 303 Dywizjonu w Wielkiej Brytanii tworzyli lotnicy właśnie 111 eskadry z czasów niepodległej Polski.

Fundacja przyjęła sobie za honor przywrócenie pamięci o takich postaciach jak Merian Cooper, Zdzisław Krasnodębski, Eugeniusz Horbaczewski, Witold Urbanowicz czy Wojciech Januszewicz. Jak piszą na swojej stronie wolontariusze „Znamienna była dla nas rozmowa z jednym ze współczesnych lotników, który widząc portret pierwszego dowódcy Dywizjonu 303 ppłk. pil. Zdzisława Krasnodębskiego rzucił niedbale - „nie znam człowieka...”. Po długich

namowach udało się porozumieć z dowództwem polskiego lotnictwa, aby namalować sylwetki bohaterów na samolotach MiG 29 użytkowanych obecnie w 23 Bazie Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim. To właśnie ta jednostka stała się kontynuatorem tradycji 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego powstałego w ZSRR ale także jednostek „kościuszkowskich”

- Projekt „Warszawscy Kosynierzy” prowadziliśmy przez kilka lat, ale teraz możemy podziwiać sylwetki kilkunastu bohaterów na polskich samolotach wojskowych. Na każdym z MiG-ów znalazło się też godło „kościuszkowskie”. Postacie powstały z nakładanych na siebie różnych odcieni szarości – mówi Woźniakowski. - Oczywiście staramy się też w inny sposób przybliżać historię polskiego lotnictwa, chociażby poprzez udział w piknikach czy specjalnych lekcjach historii dla uczniów szkół podstawowych i średnich.

Być może dzięki działalności wolontariuszy fundacji popularyzowania historii polskich skrzydeł uda się zaszczepić takie zainteresowanie młodzieży, aby za kilka lat odtworzyć także samoloty wojskowe, z których produkcji słynęła przed wojną Polska. Jeden z takich projektów już się dzieje – być może już niedługo na polskim niebie po raz pierwszy od września 1939 roku zobaczymy legendarnego PZL P 11c.

NA KOSZMARY **CEZARY**

ZŁOŚLIWOŚĆ ZAMIENŃ NA ŻYCZLIWOŚĆ

Nawet się nie obejrzelśmy, a przeminęła kolejna pora roku. Tak niedawno mieliśmy upalne letnie dni, przeleciała nam jesień, za chwilę zima, za pasem święta Bożego Narodzenia.

Jesień i zima to trudny czas dla wszystkich, w tym kierujących. Jest szaro, zimno i bardzo często pada deszcz lub śnieg. Dodając do tego bardzo krótki dzień i brak słońca popadamy w przygnębienie, jesteście ciągle zmęczeni, senni i rozdrażnieni. Przesuwanie czasu też nam jest potrzebne jak rybnie ręcznik, bo zaburza w nas biologiczny zegar, który ciągle musimy w sobie przestawiać i regulować.

Jak sobie radzić z tym spadkiem formy, brakiem słońca, chłodem i emocjami by nie odbijało się to na jakości naszej pracy?

Niestety nie ma złotego środka. Można jednak skutecznie poprawić samopoczucie. Ruch fizyczny, relaks, hobby i kontakt z pozytywnie nastawionymi do życia ludźmi. Gdy otaczają nas dookoła sami „maruderzy” odruchowo przyjmujemy ich życiowo wycofaną, depresyjną postawę. Tyle jesteśmy w stanie zrobić dla siebie, ale i zawodowo, dla innych, możemy też wiele zaradzić by krótki dzień i brak słońca nie był przyczyną złego samopoczucia. Zapewnijmy swoim pasażerom wygodę. Zadbajmy o komfort termiczny w autobusie, do czego obliuguje nas wpis w karcie drogowej. Jakże często widzę nasz nowoczesny autobus z zaporowanymi od środka szybami, po których ścieka wręcz woda - w środku duszno, chłodno i wilgotno. Woń mokrych ubrań i ponura atmosfera, wręcz wisi w powietrzu jak siekiera. Kierowca jedzie w samej koszuli z krótkim rękawem, w kabinie nagrzaną jak w hucie, a pasażerom zapewne złośliwie wyłączył ATC - (Active Temperature Control). Taki widok wprowadza pasażera w stan agresji do kierowcy,

a tego przecież nie chcemy. Prawie wszystkie nasze autobusy posiadają system do stałego, całorocznego utrzymania odpowiedniej temperatury i napowietrzania przedziału pasażerskiego. Sprawny, prawidłowo zaprogramowany, zapewnia nieprzerwanie komfort i nawiew osuszonego powietrza do pojazdu, zapobiega również nadmieremu parowaniu szyb. Należy tu zauważyć że system uruchamia się samoczynnie wraz ze startem silnika, więc wyłączenie musiało nastąpić ręcznie, paluchem kierowcy. Nie widzę racjonalnej przesłanki do pozbawiania pasażerów komfortu, postawiłem zatem na złośliwość kierowcy. Pasażer oczekujący rano na wasz przyjazd, chciałby po wejściu do autobusu, poczuć się dobrze, usiąść i odprężyć przed czekającą go pracą. Ogrzać, ale nie spocić i oddychać swobodnie a nie dusić się od smrodu, zatykając nos, a na szybie paradoksalnie naklejki „Uwaga !!! - pojazd klimatyzowany, nie otwierać okien”. Klimatyzacja w nowoczesnym pojeździe to nie jest tylko niekontrolowany chłód, to stały komfort termiczny. Dlatego sprawdzajmy, jakie warunki zapewnił nam podróżnym. Zapytajmy czy temperatura na wozie jest

adekwatna do tej panującej na zewnątrz. Bo zdarza się również że w wozie jest tak gorąco jak w saunie, chociaż nie wymaga takiego grzania pogoda za oknem. Zainteresujmy się i odpiszmy po zjeździe zauważone usterki do serwisu. Dajmy ten luksus naszym pasażerom, dodatkowo zapalmy światło w wozie, bo brak naturalnego, sprzyja frustracji i w następstwie agresji. Przyczynimy się w ten sposób do rozładowania emocji wśród pasażerów. Uśmiech i życzliwość też będą zapewne mile widziane i docenione. Zadbajmy o kabinę, swoje miejsce pracy. Lusterka i szyby - przydał by się im blask czystości, myjąc je, mamy aktywność fizyczną, poprawiamy widoczność i minimalizujemy ich parowanie. Oświetlenie też ważna sprawa - przetrzymajmy reflektory, by w ich blasku dostrzec wszystkie drogowe zagrożenia i w porę właściwie na nie zareagować. Zdecydowanie zamieniając złośliwość na życzliwość ułatwimy sobie pracę, a wizyty u kierownika nie będą naszym udziałem. Przecież nikt nie napisze skargi na serdecznego, życzliwego kierowcę, a na złośliwego zawsze. Tak oto pokonamy niepogody ducha i złe samopoczucie zarówno w sobie jak i wśród naszych pasażerów. Udowodnimy jak nastawiając się pozytywnie do ludzi, można wesoło i pogodnie patrzeć w przyszłość swoją i najbliższych. Poświęćmy im czas i swoją uwagę, dajmy ciepło. Zamieńmy telewizor na radio z fajną muzyką, sięgnijmy po literaturę i uznaną poezję. Rozmowy o uczuciach, pragnieniach, budują chęć bycia razem i planowania przyszłości. Zmiana nastawienia do ludzi i pogody, pozwoli nam z radością i optymizmem, niecierpliwie jak dziecko, podziwiać piękno kolejnej pory roku. Czerpać radość z życia, zarówno prywatnego jak i zawodowego.

Cezary Egiert - kierowca





Czekamy na nie cały rok. Są okazją do spotkania z bliskimi, szczerych rozmów, poczucia niepowtarzalnej atmosfery. Gdyby nie było świąt, należałoby je wymyślić.

WĘSOLYCH ŚWIĄT!

Już w grudniu miasta wyglądają jak z bajki: spacer pięknie iluminowanymi ulicami budzi w nas uczucie, jakbyśmy znaleźli się w bajce. Udekorowane centra handlowe, może z nieco kiczowatą muzyką sprawiają, że przenosimy się w świat marzeń. Ogromny wybór towarów pozwala kupić trafiony prezent dla najbliższych.

Każdy ma w sobie coś z dziecka

Na święta czekamy, bo każdy z nas ma w sobie coś z dziecka. Nawet, gdy mamy te 40 czy 50 lat. Grudniowe dni, choć pogoda nie zawsze jest ta wymarzoną, stają się jakby cieplejsze, miłsze. I chyba jesteśmy dla siebie także miłsi i serdeczniejsi. Nawet gdy wyjeżdżamy z zatłoczonego parkingu w centrum handlowym lub usiłujemy przepchać się z wózkiem pełnym zakupów w alejce w markecie.

Tak, te dni mają magię, jakiej nie mają żadne inne.

W domu przystrajamy choinkę i nawet, jeśli jest ekologiczna, sztuczna, to takie przystrajanie jest świetną okazją do rozmowy i zabawy z dziećmi. A jeśli nie ma dzieci? No to z partnerką lub partnerem.

Zielone drzewko daje nam namiastkę lasu, a gdy udekorujemy je lampkami, zgasimy światło w pokoju to robi się ciepło nawet w najzimniejszy dzień.

A potem jest ta chwila...

Wreszcie nadchodzi Wigilia. Jeśli spędzamy święta w domu, to już w przeddzień roznosi się smakowity zapach pieczonych ciast i przygotowywanych potraw. Barszcz z uszkami, postna kapusta, zupa grzybowa, smażony karp... Nawet, jeśli nie wszyscy są urodzonymi kucharzami, to na ten dzień zapominają o drobnych brakach w umiejętnościach i gotują sercem. Wtedy na pewno wszystko będzie pyszne.

Czytamy Pismo Święte, dzielimy się opłatkiem, składamy sobie serdeczne życzenia...

Tak, to są wspaniałe, magiczne, wręcz mistyczne chwile. Niemal jak ze świątecznej widokówki. Płyną kołеды i nawet, jeśli zdarza nam się nieco fałszować, też je śpiewamy, bo kołеды łączą ludzi...

Idziemy na pasterkę, by ten jedyny raz w roku poczuć mistycyzm tego wyjątkowego dnia, a właściwie nocy.

Wybacz mi, proszę

Te grudniowe dni to oczywiście okazja do spotkania z bliskimi. W życiu bywa różnie i nie zawsze w rodzinach układa się idealnie. Są różne waśnie, ktoś się z kimś pokłócił, ktoś kogoś nie bardzo lubi...

Ale w tych dniach chowamy urazy. Zapraszamy siostrę ze Szczyrku wraz z jej mężem - znanym prawnikiem i trójką dzieci, choć poglądy męża siostry nie są

nam bliskie. Zapraszamy też brata z Gdańska, mimo, że jest gejem i istnieje ryzyko, że panowie mogą mieć różne poglądy na rzeczywistość.

Wiemy, że w tych dniach urazy chowa się głęboko, a o polityce się nie rozmawia. Wspólny spacer po mieście, może wyjście na sanki, jeśli spadnie śnieg - to świetna okazja do radosnego spędzania wolnego czasu.

I brat i mąż siostry przekonają się, że nawet będąc odmiennych poglądów można umieć ze sobą rozmawiać.

Dogadajmy się

Bo właśnie wartością świąt, kto wie, czy nie największą, jest to, że wreszcie mamy chwilę oddechu. Że mamy czas na rozmowę z bliskimi. Że nie patrzymy ciągle w telewizor lub smartfon i możemy się otworzyć. I nawet ludzie na co dzień skłóceni lub będący „z innych bajek” potrafią rozmawiać.

Przy zapachu karpia i pełnego rodzynek makowca, przy kołedach lub choćby nawet „Kevinie samym w domu” rozmawia się lepiej i jakby szczerzej.

I dlatego warto się cieszyć na święta. Szkoda, że następne dopiero za rok.

Na sąsiedniej stronie - tekst o tym, że nie zawsze bywa wesoło...



Mogą być przyczyną stresu a nawet rozstroju zdrowia. Zarzewiem konfliktów i swarów.
Święta są może wesole, ale głównie w reklamach

(NIE)WESOLOŁYCH ŚWIĄT!

Ma być tak: dzielimy się opłatkiem z najbliższymi, życząc sobie wszystkiego, co najlepsze. Są tradycyjne potrawy i wszyscy się cieszą, jak dzieci. I pada oczywiście śnieg. Robimy sobie ślit focię z babcią Józią i wujkiem Gienkiem. Wszyscy są szczęśliwi, że aż mdli. Kochane, cudowne święta.

W rzeczywistości koniec grudnia to jeden z najbardziej stresujących okresów w roku.

Najpierw jest szal zakupów. Towarów tyle, że nie wiadomo, co i zwłaszcza komu, kupić. A jeśli prezent będzie nietrafiony?

Mamy za duży wybór wszystkiego. Psychologicznie to jest zabójcze. Nasz mózg nie jest w stanie przyswoić sobie, że musi wybrać jedno z trzydziestu perfum na półce, czy jedną ze stu kilkunastu gier dla dziecka. Mózg, obrazowo mówiąc, dostaje świra i po godzinie chodzenia między półkami mamy ochotę uciec z marketu jak najdalej.

No oczywiście jeszcze tylko godzinka stracona na wyjeżdżanie z parkingu, uroczę „ty debilu jeden” – rzucone do gościa, co nas przystawił swoją bryką i można jechać do domu.

Razem, czyli osobno

Jeśli jesteś, Czytelniku, świeżo po ślubie, więc żyją rodzice twoi i twojej małżonki, to znasz pewnie ten ból: z kim spędzić święta. Obie mamusi zapraszają do siebie oczywiście. Najchętniej chciałbyś ze swoją kobietą pojechać gdzieś do Zakopanego albo spędzić te święta w spokoju, przed telewizorem. Ale gdzie tam! Już pod koniec listopada zaczynają się telefony od haus gestapo, czyli mamusi. – No przecież musisz być ze mną – oświadcza tonem nie znośnym sprzeciwu.

Skutek jest więc taki, że i ty i twoja żona

jedziecie do swoich rodziców, bo przecież „następnych świąt mamusia może nie dożyć”.

Zagryzasz zęby, w duchu modląc się, że oby to była prawda i jedziesz do rodzicielki. Słuchasz Radia Maryja, zabijasz karpia, choć mdli cię na widok krwi. Czyścisz kurze no bo przecież „na święta musi być czysto”, tak, jakby czysto nie mogło być na co dzień. O północy maszerujesz na pasterkę i żarliwie się modlisz – aby za głośno nie chrapać, gdy utniesz sobie komara.

Wysłuchujesz opowieści o dolegliwościach zdrowotnych swojej mamy – gdyby choć po części była to prawda, mamusie odwiedzałbyś już dawno na cmentarzu.

Faszerowany opowieściami typu „a wiesz, Józefiaków znowu zalało, bo im się pralka popsowała”, albo „wiesz, Smoczyńska, ta moja znajoma z gimnazjum, dostała raka” siedzisz jak na tureckim kazaniu, potakując z grzeczności.

Oczywiście musisz zjeść wszystko, co na stole, no bo przecież „nie po to robiłam, by teraz wyrzucać”. Tak, są mamusi, które dla synka zrobią żarcie jak dla pułku wojska.

Z bólem kiszek czekasz aż święta się wreszcie skończą.

A on jest pedalem!

Jeśli, Czytelniku, twoi rodzice już nie żyją, problemy nie znikają. No bo pozostaje pytanie: kogo zaprosić lub do kogo się wprosić na święta. Siostra ze Szczyrku już w kwietniu awizowała, że chciałaby pokazać swoim dzieciom Warszawę. No tak, głupio nie zaprosić siostry, tym bardziej, że latem odnajmuje ci pokój pod Skrzycznem za frico. Trudno, coś kupisz dla jej trójeczki uroczych dzieciaków, które miałbyś ochotę udusić albo autobusem przejechać.

No dobra, ale siostra przyjedzie z mę-

żem, to znany w Szczyrku prawnicowiec. I to jeszcze by jakoś uszło, ale trzeba by jeszcze zaprosić brata z Gdańska. Ma chatę nad samym morzem, co roku wpadasz do niego na tydzień...Brat nie sprawia kłopotów, nie ma dzieci, jest, no, cholera, tu jest problem, brat ma faceta. Wprawdzie obiecuje, że przyjedzie sam, ale znając męża swojej siostry wiesz, że rodzinna atmosfera będzie do czasu, gdy panowie nie wypiją litra. A wypiją na pewno no i zrobi się atmosfera, lekko mówiąc, niekoniecznie świąteczna.

Bo z ciebie jest fajtapa!

No i jeszcze ta twoja żona. – Miałaś przywieźć nowe meble do kuchni z Ikea – zakomenderuje dzień przed gwiazdką. – Dlaczego tego nie dopilnowałaś? Jak ja gościom kuchnię pokażę? Co sobie ludzie pomyślą?

Guzik cię obchodzi co sobie „ludzie pomyślą”. Twój dom, twoje porządki, jak się nie podoba to oglądajcie sobie Kevina samego w domu w telewizorze na peronie Dworca Centralnego.

No ale tak jest zawsze. Jak nie meble, to wymiana kabiny prysznicowej. Jak nie kabina prysznicowa to kafelki na balkonie, bo przecież popękały i co ludzie powiedzą, jak na balkon wyjdą.

Koszmar, nie życie i wszystko zwala się oczywiście przed świętami no bo przecież „na koniec roku trzeba te rzeczy pozatalwiać”.

Na szczęście dzwoni dyspozytor, pyta czy byś nie przyszedł z wolnego. Udajesz, że ci się nie chce, że nie możesz, że siostra ze Szczyrku i brat z Gdańska są na głowie...

W rzeczywistości z radością jedziesz do Oddziału. Nareszcie chwila spokoju. Następny taki bajzel dopiero za rok.



KONIEC BALU, REDAKTORZE, BO REDAKTOR JUŻ NIE MOŻE

CZYLI JAK JESZCZE NIEDAWNO WITANO NOWY ROK

Bogatsi – w restauracjach i hotelach. Plebs – w fabrycznych halach.
Śmietanka towarzyska – oczywiście w Kongresowej. Ech, te bale sprzed lat!

Lata 80. były ponure. Kartki na niemal wszystkie artykuły żywnościowe, powszechna bieda i nieustający kryzys nie zachęcały do organizowania imprez. Wyjątkiem był jednak Sylwester. Bawiono się hucznie, jak kto potrafił i jak zasobną miał kieszeń. Prasa z tamtych lat szeroko relacjonowała powitanie nowego roku. Reporterzy „wprasali się” do hoteli, zakładów pracy, czy klubów studenckich i relacjonowali, jak się naród bawi. Nikogo to nie dziwiło – obecność dziennikarza była dodatkową atrakcją.

Pracowałem wtedy w „Sztandarze Młodych”, bardzo poczytnym wówczas dzienniku. Jako najmłodszy przez lata dostawałem dyżury sylwestrowe. Polegały na tym, że gdzieś do 22:00 siedziało się w redakcji, sprawdzało, czy coś się dzieje „na mieście”, a pod wieczór...

...RUSZAŁO W TANGO!

Reporter dostawał samochód z kierowcą (tak, tak było!) i miał zrobić objazd po miejscach, gdzie warszawiacy żegnają stary i witają nowy rok. Można sobie było wybrać, do jakich knajpek czy hoteli chce się zajrzeć. Był tylko taki niepisany prikaz: żeby koniecznie zrelacjonować balangę w jakimś zakładzie pracy. Zakłady – takie jak „Kasprzak”, czy „Róża Luksemburg” organizowały w fabrycznych halach sylwestrowe imprezy. No i trzeba było zajrzeć choć na chwilę do „Kongresowej”, bo tam zwykła bawić się stołeczna wierchuszka – prezydenci, towarzysze sekretarze jedynie słusznej partii itp. Oczywiście, rzecz jasna przez przypadek, wybierało się lokale najdroższe, gdzie kolacja kosztowała tyle, co pensja dziennikarza.

WITAMY W NASZYCH PROGACH!

Dziś wydaje się to niewyobrażalne, ale w tamtych nieodległych przecież czasach obecność dziennikarza była dla hotelu czy knajpy wyróżnieniem! Dla bawiących się gości – także. Nikt nie protestował, gdy robiło się zdjęcia. O czymś takim, jak ochrona danych, czy RODO na szczęście nikomu się nie śniło.

– O, jest pan redaktor! – witał zwykle kierownik sali (pojęcia menedżer wtedy nie znano). I zapraszał do stolika. A tam kiełbasy, szynki, żurki, schaby, owoce południowe... słowem, wszystko to, czego w socjalistycznym rajku na co dzień nie było. Plus oczywiście coś do picia. Nie pomagały tłumaczenia, że jest się w pracy i ma się jeszcze kilka lokali do „obszkodzenia”.

Czasami kierownik sali dawał też drobny upominek – zwykle były to sylwestrowe pyszności.

MOJA DZIEWCZYNA PRZYPOMINA MI LENINA...

Bawiące się towarzystwo było przed reporterem otwarte. Czasami zanadto. Nawet w tak socjalistycznym zakładzie, jak „Róża Luksemburg” (produkowała żarówki) można było usłyszeć antysocjalistyczne przyspiewki typu: „moja dziewczyna przypomina mi Lenina”, czy „wpadła mi do sedesu odznaka ZMS-u” (Związek Młodzieży Socjalistycznej – przyp. red.). Ludzie kpili z ustroju w jakim przyszło im żyć i nie obawiali się dzielić swoimi poglądami.

Oczywiście w relacji z takiego balu wątki te były pomijane, natomiast nie mogło zabraknąć szczegółów menu, tak wykwintowanego, jak bigos, sałatka jarzynowa czy ryba po grecku.

BEZ FAJERWERKÓW

Sylwestry lat 80–90. były bez fajerwerków. Dosłownie. Z prostej przyczyny: nigdzie nie można było kupić petard ani rac. O północy strzelały korki rosyjskiego wina musującego, zwanego oficjalnie po dziś dzień szampanem. Nie było miejskich sylwestrów – takiego zwyczaju po prostu nie znano. Na pierwsze miejskie imprezy, jeszcze nieoficjalne, bez koncertów gwiazd, trzeba było poczekać do lat 90.

KTO TU PANA PROSIŁ?

„Obsłużyłem”, jako reporter, kilka sylwestrów przełomu lat 80./90. Z każdym rokiem odnosiłem, może mylnie, wrażenie, że ludzie są wobec siebie jacyś mniej ufni. Że tej radości ubywa.

Ostatnim moim pracującym sylwestrem był ten, w którym oddano do użytku hotel „Sobieski”. Redakcja uznała, że trzeba zrobić imprezę z pierwszego sylwka w tym jarmarczno-kolorowym hotelu.

No więc jak zawsze – w samochód i wio z fotoreporterem na plac Zawiszy. – Jesteśmy reporterami i chcielibyśmy zrelacjonować imprezę – przedstawiliśmy się w progę u menedżera sali. Bo to już były czasy menedżerów.

– Nasi goście nie życzą sobie ani zdjęć, ani obecności mediów – usłyszeliśmy grzeczną acz lodowatą odmowę.

Szło nowe. W nowych salach nowych gmachów bawili się nowi ludzie z nowymi, dużymi pieniędzmi.

Nadchodził czas końca serdeczności i spontaniczności, choćby w tę jedną noc.

Rok później zrezygnowano w „Sztandarze” z dyżurów sylwestrowych.



CZEGO NIE NALEŻY ROBIĆ W KORKU

Droży Państwo, proszę o skupienie. Czas przejrzeć złote myśli naszych Pasażerów. Pasażerowie piszą do nas a my drukujemy najciekawsze perełki.

Ruch drogowy, jak wiadomo, to zwanie. Mogą się przydarzyć rzeczy rozmaite. Pan Jacek, co jechał autobusem linii 172, zauważył i napisał, że kierowca „**nie chcąc srać w korku, pojechał z niewłaściwego pasa**”.

No, panie Jacku, mamy problem. Co do zasady nie powinno się oczywiście jeździć niewłaściwym pasem. Ale sam pan przyznasz: lepiej chyba nieco spiracić, niż, za przeproszeniem, zrobić kupę, prawda?

Z kolei pan Robert z Żoliborza opisuje, jak jechał swoim samochodem ul. Słowackiego i spotkał się z naszym autobusem, którego kierowca, cytujemy, „**jechał w rozkroku po dwóch pasach**”.

Panie kierowco, jak panu nie wstyd? W rozkroku niemal w samym centrum, przy dyrekcji?

Jeszcze gorszą przygodę zaliczył pewien cyklista, który w skardze tak opisuje swoją przygodę: „**kierowca mnie zepchnął z jezdni a potem udawał, że mnie nie ma...**”.

No cóż. Nie mamy pańskiego płaszczka – i co pan nam zrobi?

Brzydkie słowo cebulka

Nasi kierowcy nie zawsze mają manierę brytyjskich lordów. Oto pani Małgosia, pasażerka z linii 145, żali się, że „**kierowca wyzywał mnie od cebulek i innych brzydkich słów**”.

Pani Małgosiu, co brzydkiego jest w słowie „cebulka”?

Wersalu zabrakło w wozie linii 512, gdzie, cytujemy, „**kierowca obraził mnie, porównując mnie do kaczki**”.

To faktycznie kamień obraży, ale nie wchodźmy zbyt głęboko w politykę...

Niektórzy nasi pracownicy nie zawsze też wyglądają szczególnie sympatycznie. W wozie linii 188 „**kierowca z ogromną mordą krzyczał, że mam się odsunąć od drzwi**”.

Ale, ale, drodzy panowie, uważajcie, bo zemsta zdenerwowanych lub obrażonych pasażerów może być okrutna! Pani Weronika oczekiwała na przystanku na żądanie. Wóz nie stanął. Pani Weronika pobiegła ile sił na kolejny przystanek i zdążyła, bo autobus utknął w korku. Z satysfakcją nam pisze: „**dorobiłam tego chamskiego kierowcę**”.

Zapewne rozchodziło się o to, że pani Weronika kierowcę dogoniła, chociaż...może czegoś nie wiemy?

Niech budynki powiedzą!

Dlaczego autobusy nie stają na przystankach warunkowych można sprawdzić na monitoringu. No ale co wtedy, gdy monitoringu nie ma? Patent na to znalazła pani Patrycja, tak wkurzona na to, że nie pojechała wozem linii 111. Pisze do nas: „**będę starała się skontaktować z pobliskimi budynkami by otrzymać monitoring**”.

O tak, to dobry pomysł. Halo, budynki! Pogadacie z panią Patrycją i powiecie, kto jest winny?

Bywa tak, że pasażer macha w ostatniej chwili no i długo nie czeka na reakcję kierowcy. A reakcja bywa taka, jak w przypadku pana Sebastiana, zostawionego na przystanku. Pisze do nas z żalem: „**kierowca pomachał mi ręką, jakby się ze mną żegnał...**”

Nie płacz Seba! Nie ten, to następny na pewno ci stanie, jak dobrze zamachasz!

Co robią w ogóle autobusy na przystankach? No, wg pani Sylwii, „**trzymają**”.

Pani Sylwio, tak między nami: ukończyła pani trzy klasy podstawówki, czy tylko dwie?

Uwaga, płonący autobus!

Widok płonącego autobusu winien skłonić pasażera do ucieczki, gdzie pieprz rośnie. Ale z pana Bogdana to zuch! „**Widząc, że autobus 180 się zapala, przyspieszyłem kroku w jego kierunku**”.

No, Bogdan, dzielny! Ale widzisz? Nie pomogło. Autobus ci uciekł. Naszych Czytelników uspokajamy: pożaru nie było, to Bogdan pisze, jak umie...

Komu ja pomagam?

Mówi się, że w ludziach brak jest życzliwości. A to nieprawda, bo np. pani Kornelia chciała wprowadzić pasażera z białą laską do wozu linii 160. Nie wyszło. Drzwi się zamknęły. Pasażerka tak opowiada swą historię: „**chciałam pomóc osobie niewiadomej**”.

No, nigdy nie wiadomo, komu pomagamy, ale brawo za szlachetność!

Straciłam 5 godzin z życia i zwracam żal

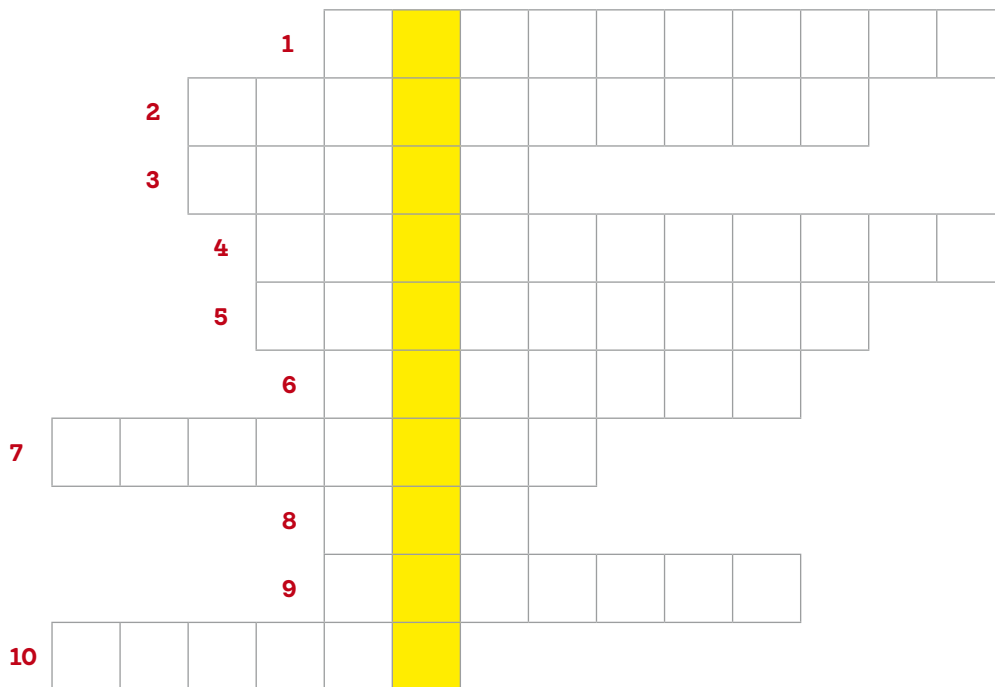
A na zakończenie coś nostalgicznego, czyli przygody pani Zyty, cytujemy dosłownie, zachowując ortografię:

„**Zwracam ogromny żal o funkcjonowanie autobusów linii 184. Dnia 6.09. nie przyjechał autobus nr 184 o 14:44 z przystanku Deotymy w kierunku dworca zachodniego. Przyjechał dopiero kolejny pojazd z rozkładu. Było to powodem mojego spóźnienia na pociąg i odjazdu, przez co straciłam bilet i 5h z życia czekając na kolejny pociąg. Jest mi niezmiernie przykro że mimo że płace za przejazdy, to są one błędnie realizowane. Skoro jest rozkład to powinniście się go trzymać**”.

Oj, pani Zyto kochana, strasznie nam żal tych 5 godzin z pani życia. Obiecujemy poprawę!



KRZYŻÓWKA



1. dobrze wychowany mężczyzna, elegancko ubrany
2. pomożesz mu w biedzie
3. ♥
4. powiesz tak, gdy komuś nadepniesz na nogę
5. pojazd dwukołowy do jazdy na jednej nodze
6. ustąpisz je w autobusie osobie starszej
7. najważniejszy człowiek w autobusie, bez niego nie pojedziemy
8. kochany zwierzak, miauu, miauu
9. 😊
10. kierowanie się w postępowaniu życzliwością i chęcią niesienia pomocy



LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 11/2019

Hasło: DZIESIĘCIOLECIE

- | | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 1. Sławomir Sinkiewicz | 5. Piotr Sławiński | 9. Krzysztof Stańczyk |
| 2. Anna Rak | 6. Andrzej Rosołowski | 10. Justyna Cackowska |
| 3. Mateusz Szymański | 7. Mariola Łada | |
| 4. Dorota Zych | 8. Artur Urmanowski | |

KLAKSON.waw

Wydawca – Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.

Redaguje zespół: Sławomir Ślubowski (redaktor naczelny), Małgorzata Kaczyńska, Adam Stawicki, Włodzimierz Winek

Adres redakcji: ul. Włociańska 52, 01-710 Warszawa, budynek M-1, pokój 206, II piętro

Kontakt z redakcją: klakson@mza.waw.pl, tel. 568 75 69

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Konrad Wienczatek

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, materiałów zleconych, zastrzega sobie prawo do dokonywania skrótów w nadsyłanych tekstach i listach jak również prawo do odmowy druku materiałów niezamówionych.

