

KLAKSON



BEZ „KLAKSONU” NIE RUSZAJ W TRASĘ

nr 10 (73), październik 2015

Fot. Marek Baca

CZEKAMY NA MOST i gratulujemy pasji!

To zdjęcie zrobił nasz Kolega. Kierowca. Przeleciał nad zamkniętym mostem

To się nazywa determinacja! I wspinała pasja. Jeden z naszych Kolegów, Marek Baca z R-3 Ostrobramska wzbił się w przestworza, by z lotu ptaka popatrzeć na remont mostu Łazienkowskiego. Na ten most czekają, udręczeni korkami, nasi kierowcy i oczywiście nasi pasażerowie.

Drogowcy obiecują, że oddadzą go do użytku 31 października. Trzymamy kciuki, a Panu Markowi gratulujemy wspaniałej pasji, jaką jest latanie. Cieszymy się, że mamy w Spółce ludzi, dla których wszystko jest możliwe. Nawet latanie.

Zdjęcia zostały zrobione z samolotu PZL 101 Gawron 19 września.

SOLARIS DOSTARCZY AUTOBUSY

Konsorcjum Solaris Bus&Coach i Millennium Leasing sp. z o.o. złożyło ofertę w przetargu na dostawę, w formie dzierżawy, 60 autobusów przegubowych o napędzie spalinowym.

Dzierżawa zaplanowana jest na 71 miesięcy. Oferta konsorcjum Solarisa i Millennium zmieściła się w środkach, jakie Spółka zaplanowała w tym postępowaniu.

Pierwsza dostawa pojazdów rozpocznie się w 24 tygodnie od dnia

podpisania umowy, a ostatnia – w 29 tygodni od podpisania umowy.

W warunkach przetargowych zapewnił sobie możliwość zwiększenia wartości zamówienia o 50 proc. Będziemy mogli, w przypadku sprawdzenia się tej formy dostawy autobusów, zamówić kolejne 30 jednostek przegubowych w ramach tzw. zamówienia uzupełniającego.

Realizacja kontraktu pozwoli na odmłodzenie naszej floty i wycofanie z eksploatacji najstarszych, nieklimatyzowanych, pojazdów.



Poczuć miętę z autobusem na przynętę...

Po prostu cały dzień coś się działo. Objeżdżanie Oddziału autobusem i przejazd przez myjnię i linię OC przyciągnęło tłumy chętnych. Dla młodszych i starszych przygotowano niezliczone konkursy – przeciąganie liny, fitness, zajęcia florystyczne, malowanie muralu – to tylko niektóre z nich.

Jak woda szły sadzonki mięty, bo tego roczny DTP odbywał się pod hasłem: Poczuć miętę do komunikacji. Na zgłodniałych czekały na naszym stoisku pyszne jabłka, a na stoisku Tramwajów – jabłka z miętą i czekoladą, oraz coctails z bananów i... szpinaku.

Oczywiście nie mogło zabraknąć zabytkowego i współczesnego taboru. Szturmowały go tłumy młodych warszawiaków. Każdy chciał poczuć się przez chwilę jak rasowy kierowca. Może wśród tych młodych ludzi mamy naszych przyszłych kierowców? Może sympatia do komunikacji nie przeminie z wiekiem? Oby!

Fot. Leszek Peczyński, Sławomir Ślubowski

Wydawałoby się, że Dni Transportu Publicznego nie zaskoczą niczym. A jednak te, które odbyły się 19 września na terenie Oddziału R-1 Woronicza zaskoczyły licznymi atrakcjami.

Dziękujemy!

Wszystkim pracownikom Spółki, głównie Działu Promocji i Reklamy, którzy wnieśli swój wkład w organizację i obsługę imprezy dziękujemy za wzorową organizację i ogromne zaangażowanie. W szczególności dziękujemy pracownikom Oddziału R-1 Woronicza, oraz członkom Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Wielkie dzięki!

Warto było...

Jedną z uczestniczek festynu na Woronicza, niepełnosprawna dziewczynka, napisała taki oto wierszyk (pisownia oryginalna, cytujemy tylko fragment)

*„Można poczuć nie sympatii i szacunku
Nie bez racji*

*Ja od dawna to poczułam
Do miejskiej komunikacji*

*Bo jest sprawna i życzliwa
Pragnę rosnąć z nią – Oliwia”*

Choćby dla Oliwii warto było zorganizować DTP.





Bez mandatu za rower

Czy można zabierać rower na pokład autobusu? Regulamin przewozów uchwalony przez Radę Warszawy odpowiada jasno w tej sprawie – tak! Jak dotąd do władz Spółki nie dotarły żadne informacje na temat zastrzeżeń Inspekcji Transportu Drogowego w sprawie przewozu rowerów.

Prosimy kierowców o przekazywanie kierownikom oddziałów sygnałów o ewentualnych przypadkach problematycznych sytuacji tego typu z udziałem funkcjonariuszy służb mundurowych (policja, Inspekcja Transportu Drogowego).

Nówki z Bolechowa już są!

Pierwsze egzemplarze z ogniwami fotowoltaicznymi na dachach już przyjechały! Łącznie dostaniemy 80 takich pojazdów. Będą na R-4 Stalowa.



KOMUNIKAT ZARZĄDU SPÓŁKI

Zarząd Spółki informuje, że w ostatnim okresie złożone zostały do sądu rejonowego pozwy byłych pracowników Spółki, emerytów, którzy wnoszą o uwzględnienie dodatku efektywnościowego w naliczeniu podstawy do odprawy emerytalnej.

Dodatek efektywnościowy został wprowadzony w 2007 roku i obowiązywał do czasu wejścia w życie Regulaminu Wynagradzania, z ograniczeniami, że nie będzie on włączany do podstawy i odprawy emerytalnej i rentowej.

Podstawa: uchwała Zarządu z dn.31 października 2007 § 6: „Dodatek efektywnościowy, z uwagi na jego charakter, nie stanowi podstawy do naliczania dodatku za staż pracy, nagród jubileuszowych i odpraw emerytalno-rentowych, dodatkowego wynagrodzenia rocznego.”

Decyzja ta została podjęta przez działający wówczas w Spółce Zarząd przy akceptacji organizacji związkowych, którzy podpisem swych przedstawicieli przyjęli proponowane rozwiązania.

Pod uchwałą podpisały się: Niezależny Związek Zawodowy Kierowców; NSZZ Solidarność; ZZ Kontra, WZZ Sierpień 80; WZZKRP przy MZA; NSZZ Solidarność 80; WZZ Reduta; ZZ Trwamy Razem.

Dodatek obowiązywał do czasu wejścia w życie Regulaminu Wynagradzania.

W roku ubiegłym, z inicjatywy jednego ze związków zawodowych, byli pracownicy Spółki zaczęli występować do sądu o dopłaty do wyliczonej odprawy. W chwili obecnej złożonych jest kilkadziesiąt pozwów. Taka sytuacja ma wpływ na poziom i termin regulacji płacowych dla pracowników Spółki.

Miałeś kolizję autobusem, możesz stracić zniżkę w aucie prywatnym

Uwaga, kierowcy! Jeśli spowodowaliście stłuczkę autobusem, możecie stracić zniżkę w aucie prywatnym.

Każdy, kto ma samochód osobowy, wie, że jeśli jeździ bezpiecznie przez kilka lat, płaci mniej za obowiązkowe ubezpieczenie swego pojazdu. Zniżki dochodzą do 60 proc. Wystarczy jednak jedna, dwie kolizje, by zniżki te utracić lub, jeśli zdarzeń było więcej, mieć wręcz wyższą składkę. W grę wchodzi nawet kilkaset złotych.

Kierowcy autobusów winni mieć się szczególnie na baczności. Jeśli bowiem zdarzy im się jakieś „bum” autobusem, **mogą utracić zniżkę przy ubezpieczeniu swego samochodu prywatnego.**

Dlaczego tak się dzieje?

Spółka, w celu prawidłowego rozliczenia każdej szkody z załogiem ubezpieczeń, w konsekwencji uzyskania pełnego odszkodowania, ma obowiązek przekazać ubezpieczycielowi wszystkie informacje dotyczące zgłaszanego roszczenia (w tym dane kierującego autobusem). Zasada ta dotyczy wszystkich zdarzeń, tj. kolizji, wypadku czy dewastacji autobusu.

Dalej ubezpieczyciel ma obowiązek, na podstawie obowiązujących w kraju przepisów, przekazać do Ośrodka informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego informacje dotyczące uczestników zdarzenia, powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartych umów ubezpieczenia.

Ubezpieczyciel poza marką i nr rejestracyjnym pojazdu uczestniczącego w zdarzeniu, daty i miejsca zdarzenia ma obowiązek przekazania także danych dotyczących kierującego pojazdem.

Wszyscy ubezpieczyciele mają dostęp do informacji zgromadzonych w Ośrodku informacji Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego, co oznacza, że zakład ubezpieczeń obliczający „prywatną” składkę na ubezpieczenie komunikacyjne danej osoby, przed jej obliczeniem będzie mógł otrzymać informację o przebiegu ubezpieczenia konkretnego kierującego.

Taryfy i zasady udzielania zniżki za przebieg ubezpieczenia określają poszczególne zakłady ubezpieczeń, tak więc od ubezpieczyciela zależy więc czy do przebiegu ubezpieczenia zaliczy szkody wyrządzone pojazdem służbowym.

Skutek może być taki, że jeśli ktoś nie spowodował żadnej stłuczki autem prywatnym, a np. dwa razy uderzył autobusem w latarnię, albo doszło do dewastacji, czy innej szkody na pojeździe (bo to też wpływa na bezszkodowość) **może stracić zniżkę przy ubezpieczeniu prywatnym.**

Zasada: miałeś szkodę na służbie, czy tracisz zniżkę prywatnie zależy to od Twojego ubezpieczyciela. Są tacy ubezpieczyciele, którzy nie uwzględniają w przebiegu ubezpieczenia szkód wyrządzonych pojazdem służbowym.

Dlatego też, ubezpieczając auto prywatne, trzeba koniecznie zapytać (a najlepiej dostać takie zapewnienie na piśmie – w postaci Ogólnych Warunków Ubezpieczenia) czy „nasz” zakład tę zasadę stosuje. Wiele firm kusi tanimi polisami, ale może to się wiązać z „karą” w postaci np. odebrania zniżki w samochodzie prywatnym za kolizję podczas prowadzenia autobusu.

W przypadkach zdarzeń niezawinionych przez kierowców (np. dewastacji autobusu), wychodząc naprzeciw potrzebom kierowców, którzy będą chcieli negocjować ze swoimi ubezpieczycielami kwestię zniżki/wyższej składki ubezpieczeniowej, Spółka będzie wydawała kartę informacyjną o zdarzeniu. Karty informacyjne będą dostępne u kierowników Oddziałów.

Odważcie się mówić!

Jeśli ktoś was nakłania do łamania przepisów, nie zamiatajcie tego pod dywan

Nie ma i nie będzie w Spółce pobłażania dla łamiących przepisy. Niezależnie od tego, czy to są kierowcy, ekspedytorzy, czy pracownicy administracyjni. Nie będzie tolerancji dla zachowań sprzecznych z obowiązującymi regulaminami i etyką. Dlatego publikujemy poniższy tekst, dający niechlubne świadectwo o niektórych pracownikach. Ku przestrodze dla wszystkich, którzy myślą, że niewłaściwe wykonywanie pracy ujdzie im płazem.

– Ekspedytorzy nakłaniają mnie do fałszowania karty drogowej - twierdzi jeden z kierowców. Kierowca zgłosił się do „Klaksonu” po przeczytaniu naszego tekstu o fałszowaniu kart drogowych.

– Co byście powiedzieli o ekspedytorach, którzy nakłaniają mnie, bym wpisywał wcześniejsze, niż rzeczywiste, godziny odjazdu? – pyta pracownik. – Po to, by oni nie musieli wprowadzać trybu SB?

– Jeśli ten pan powie przynajmniej, o jaką ekspedycję chodzi i w którym dniu spotkał się z taką sytuacją na pewno wyciągnę wnio-

ski – zapewnia Marek Budzyński, kierownik Wydziału Zarządzania Przewozami.

Niestety. Pan kierowca nie chciał nam zdradzić nawet nazwy ekspedycji. Nie wiemy zatem, czy problem jest, czy go nie ma. Niepotwierdzone zarzuty (bo wiem, ale nie powiem) w takiej sytuacji są zwykłymi kalumniami. Każdemu można zarzucić wszystko.

– Pracuję w tej firmie już tyle lat, że wiem, jak sobie radzić – argumentuje niechęć do podawania faktów, kierujący.

Dlaczego zdecydowaliśmy się opublikować ten tekst? Bo problem zapewne istnieje. I wcale nie jest to problem na linii ekspedytor-kierowca. Ten problem to wizerunek Spółki, kreowany przez nas samych. Nie jest on najlepszy. Jeśli wejdzie się na którykolwiek Oddział można posłuchać masę „opowieści dziwnej treści”. A to kierownik niedobry. A to dyspozytor. A to instruktor. Ten zmusza do tego, tamten zmusza do tamtego. Masa, słowotok narzekania.

Na pytanie: kto? gdzie? kiedy? często zapada milczenie lub kwitowane jest to wzruszeniem ramion. – Przecież wszyscy wiedzą,

że... Przecież wszyscy mówią o... Przecież tak się dzieje od lat... mówią indagowani. Ani jednego konkretnego.

Drodzy panowie kierowcy i wszyscy pracownicy Spółki. Jeśli spotykacie się z sytuacją, kiedy ktoś oczekuje od was postępowania niezgodnego z przyjętymi zasadami, zgłoszcie takie incydenty swoim przełożonym lub przełożonym tych pracowników.

Nie mówię, że pracownicy ekspedycji są święci. Być może działa zasada koleżeństwa. Być może naszego kierowcę nikt NIE ZMU-SZA do wpisywania niewłaściwych godzin odjazdów, tylko usłyszał on np. coś takiego: „wiesz, jakbyś mógł, to wpisz dziś wyjątkowo nie 17.05, a 16.55...”

Jest różnica między ZMUSZANIEM, nakłanianiem, a wyświadczeniem „koleżeńskiej przysługi”, choć tego typu „uprzejmości” też należy się wystrzegać.

A może prawda jest taka: nasz pan kierowca chce na krańcu zrobić sobie co jakiś czas dłuższą przerwę. I ekspedytor przemyka na to oko. W karcie drogowej wszystko gra. Ekspedytor się nie czepia. W zamian za to, co jakiś czas, gdy może faktycznie nie chce mu się wprowadzać trybu SB, prosi szofera o drobną przysługę...

I wszyscy są zadowoleni. I złe obyczaje kwitną w najlepsze.

Zanim powiemy o kimś, że źle pracuje, zanim zarzucimy mu de facto nakłanianie do przestępstwa, spójrzmy najpierw w lustro.

śś

Dodatkowego lewoskrętu przy „patelni” nie będzie. Nie zgadza się na niego policja

Nie powstanie dodatkowy lewoskręt z Marszałkowskiej w aleje Jerozolimskie w kierunku Pragi. Nie powstanie, mimo, że tworzą się tu korki, które „biją” w kierowców linii 171 i 520. Uważają oni, że dodanie jeszcze jednego pasa do skrzyżowania w lewo mogłoby je rozładować.

Jeden z kierujących przysłał nam nawet pełen żalu list: (pisownia i stylizacja oryginalne, dane znane redakcji): „Ja przepisowo stoję 12/520 - korek o 16ej już od „empika”... Powolutku się porusza.. Nagle mija mnie dodatek 520 (który powinien być 10 min za mną)... pasażerowie zaczynają się kręcić, burzyć... Stoję dalej... „Posunąłem”. się ok 30m przez 5 min (wszak kolega z 520 na hama blokuje „przy patelni z pasy”)... Ale nic czekam... Na-

Usmażeni na „patelni”

gle środkiem sunie 520 (już drugie a za nim 171).. Podchodzi do szoferki facet i się pyta: Czy nie może pan ominąć ich i tak jak tamci pojechać...

Tłumaczę... Tam jest tylko jeden pas do skrętu w lewo... Facet się burzy, podchodzi do żony (z wózkiem niemowlęcym) i na cały głos... Będziemy tak się wlec bo tam siedzi... taki kierowca. Babcie siedzące na drugim siedzeniu wzdychają, i głośno komentują- no jakby tam podjechał, to by było szybciej, ale pewnie kierowca jest „nowy” i jeszcze nie wie jak się jeździ...

Tak jak pisałem. Na Centrum podjechałem dokładnie -22min.. i uwierz mi, że już mi się dzisiaj niedobrze robi, jak sobie pomyślę, że znowu będę miał 12/520, a co gorsze jutro

też to samo...”

Temat doskonale znany jest Wydziałowi Zarządzania Przewozami naszej Spółki i wielokrotnie był zgłaszany właściwym służbom.

– Nie zamierzamy po raz kolejny wnioskować o wyznaczenie dodatkowego lewoskrętu – mówi Marek Budzyński, kierownik Wydziału Zarządzania Przewozami. Opinia policji jest bowiem w tej sprawie od lat niezmiennie negatywna.

Ci kierowcy, którzy nie stosują się do obowiązującego oznakowania i skręcają „na patelni” w lewo z pasa do jazdy na wprost, sami się proszą o mandat. Policja, jak wiadomo, na „patelni” lubi witać takich delikwentów. Koszt takiego spotkania to kilkaset złotych. Płatne z własnej kieszeni.

śś

Podpatrzone „na fejsie”...

„Nie wiem jak niektórzy Polacy mogą nie lubić swojej pracy. Ja ile razy tu jestem, doceniam jakie szczęście mnie spotkało w życiu, że mogę pracować w stabilnej firmie i robić to co naprawdę lubię i umiem. Żal iść na wolny weekend...”

Rafał Sobolewski R-3

Przeglądając portale społecznościowe, na jednym z tych popularniejszych, znaleźliśmy taki oto wpis, cytujemy w całości:

Panie Rafale – aż chce się siedzieć „na fejsie”, by znaleźć taki wpis. Być może taka miłość do pracy to choroba. Ale chcielibyśmy, by akurat na tego typu choroby zapadało jak najwięcej osób...

To jest nasza kultura

Woronicza: jak cię słyszą...

Mieszkańcy tego apartamentowca
na nas patrzą... I niestety, nas słyszą...

Doprawdy, smutne, że o właściwym zachowaniu musi przypominać Kierownictwo Oddziału...

Uwaga Pracownicy R-1!
Na terenie R-1 obowiązuje:
Zakaz używania sygnałów dźwiękowych.
Zakaz używania niecenzuralnych słów.
Zakaz wydawania okrzyków.
Prosimy aby zachowywać się zgodnie ze standardami i normami etycznymi ludzi cywilizowanych godnych XXI wieku.

Drodzy Koledzy, pracujący w Oddziale R-1 Woronicza: starajcie się na otwartym terenie w godzinach nocnych czy wczesnoporannych wyrażać swoje emocje w sposób mniej ekspresyjny. Wasze dosadne i donośne odgłosy słychać w pobliskim osiedlu. I nawet nie chcemy sobie wyobrazić, co myślą o takim zachowaniu jego mieszkańcy.

Do Spółki wpłynęła niedawno oficjalna skarga na uciążliwość Oddziału Przewozów R-1 Woronicza. Nasz sąsiad – wspólnota mieszkaniowa osiedla „Woronicza Qbik” – podkreśla w niej, że rozumie, iż zajezdnia musi hałasować. Ale nie rozumie wrzasków, przekleństw i niecenzuralnych słów, jakie

dochodzą z naszej zajezdni.

Co można powiedzieć? Że zachowując się w ten sposób, sami sobie wystawiamy świadectwo? Nie. Nie sami sobie. Szkadzimy całą Spółkę i psujemy jej wizerunek. Co myślą o nas ludzie?

Czy o taki wizerunek nam chodzi? Nasi sąsiedzi nie muszą wiedzieć, że praca kierowcy jest do... chrzanu, pasażerowie to... przemili ludzie, a linia, z jakiej się zjechało, jest... cudowna.

A właśnie to słyszą, tylko w słowach, których używać nam nie wolno. Mocnych słowach. I niedopuszczalnych. Skrajnie chamskich. I jutro lub innego dnia wsiadając do autobusu przypomną sobie, co o komuni-

kacji myślą ci, którzy wiozą ich do szkoły, czy pracy.

Rozumiem, że praca kierowcy jest ciężka, że po zjeździe, zwłaszcza w stresującej zmianie B, każdy chce jakoś odreagować. Przeklinanie nie jest czymś strasznie złym. Jest rozładowywaniem emocji. Przeklina – rzadziej lub częściej – niemal każdy.

Ale chodzi o umiar. Naprawdę nie wszystko, co ciśnie się na usta, trzeba zaraz wykrzyczeć.

Możecie oczywiście powiedzieć: po co ci ludzie zdecydowali się na zamieszkanie w takim sąsiedztwie. Sami są sobie winni. Ale miasto się rozwija. I każdy chce i musi gdzieś mieszkać.

SŚ.

ZGŁOSZONE? ZAŁATWIONE!

*Jeśli widzicie coś
niepokojącego, dajcie znać!*

Złe oznakowanie. Dziury w nawierzchni. Niewłaściwie wyprofilowane skrzyżowania. Zwisające gałęzie drzew, które „trą” o autobus.

W swojej codziennej pracy kierowcy autobusów często widzą różne utrudnienia. A to gdzieś jest zapadnięta studzienka, której nie da się ominąć. A to oznakowanie poziome przeczy pionowemu. Takich drogowych „kwiatków” jest multum. I warto je zgłaszać do Wydziału Zarządzania Przewozami.

O tym, że jest to skuteczne, przekonałem się sam.

Sierpniowe upały sprawiły, że przystanek „Młodzieżca 04” w kierunku Marek po pro-

stu „popłynął”. W asfalcie zrobiły się takie koleiny, że masa bitumiczna wypłynęła niemal na krawężnik i chodnik. Do tego zapadły się studzienki kanalizacyjne.

Przyznam szczerze – zastanawiałem się, czy którykolwiek z kierowców autobusów, którzy przecież mieli trudność z obsługą tego przystanku, zgłosił tę sytuację. W końcu postanowiłem ich wyręczyć. Zadzwoiłem do naszego nadzoru ruchu. Efekt? Po kilku dniach po koleinach nie było śladu. Studzienki wprawdzie dalej są zapadnięte, ale być może ich naprawa wymaga nieco więcej czasu i środków.

Wniosek? Warto zgłaszać tego typu sprawy, a nie, jak to ma niestety często miejsce, narzekać przy każdej nadarzającej się okazji. Nie wszędzie i nie wszystko mogą dojrzeć nasi instruktorzy. Armia ponad trzech tysięcy

kierowców stanowi najlepsze oczy miasta.

Czasami słyszę, że nie ma sensu informować o różnych „kwiatkach”, bo i tak nic się nie zmienia. Bo tak było zawsze, jest i będzie. Rozumiem, że poinformowanie o zauważonej niedogodności Wydziału Zarządzania Przewozami może być niedogodne. Ale kto, jeśli nie sami kierowcy, mają to zrobić?

Jeśli z jakichś powodów nie chcecie powiadamiać centrali ruchu, dajcie znać do redakcji Klaksonu. Podajcie gdzie (na przystanku, w rejonie skrzyżowania, w pobliżu jakiejś posesji itp.) coś złego się dzieje i co – czy są to np. zwisające kable, gałęzie drzewa itp. Możemy to opisać, ale na pewno niezwłocznie przełożymy problem do centrali ruchu.

Mamy zapewnienie od kierownika Wydziału Zarządzania Przewozami, że wszystkie dochodzące sygnały nie pozostają bez echa, choć nie wszystkie udaje się załatwić.

Piszcie! slawomir.slubowski@mza.waw.pl

Od wozów technicznych po bojowe wozy gaśnicze

Czas pomysłowych Dobromirów

Gdy nie można było kupić nowoczesnych pojazdów specjalistycznych, załoga MZK... konstruowała je sama.

Trudno to sobie obecnie wyobrazić, ale był czas, gdy nie dało się tak po prostu zakupić nowoczesnych pojazdów technicznych. Brakowało dewiz, a polski przemysł takiego sprzętu nie produkował. Dlatego radzono sobie metodami chałupniczymi.

Druga połowa lat 80-tych XX wieku w historii komunikacji obfitowała w mnóstwo wszelkiego rodzaju nowinek technicznych, pomysłów, rozwiązań opartych głównie na polskiej myśli technicznej.

W ówczesnych Miejskich Zakładach Komunikacyjnych pracowała kadra najlepszych fachowców, których dziełem było wiele ciekawych konstrukcji pojazdów technicznych nie tylko na potrzeby obsługi tramwajów i autobusów, ale również zaplecza technicznego, infrastruktury przystankowej, itd.

Zwiększająca się ilość taboru autobusowego i ich niemała awaryjność wymuszała coraz częstsze wyjazdy pogotowia technicznego, szczególnie w zakresie wymiany ogumienia. Mimo, że MZK dysponowało kilkoma pojazdami pogotowia technicznego zbudowanymi także w zakładzie T-4/MZK na bazie autobusów Jelcz Mex, to generalnie brakowało pojazdów, szczególnie tych wyspecjalizowanych i ułatwiających szybką wymianę podzespołów. I co najważniejsze czyniących pracę monterów lżejszą i wygodniejszą.

Zbudujemy super-wóz!

Wiosną 1983 roku w biurze konstrukcyjnym T-4/MZA powstała koncepcja zbudowania na bazie samochodu ciężarowego Jelcz 317 wozu technicznego wyspecjalizowanego do szybkiej wymiany kół w autobusach i wyposażonego w specjalną winde



do zdejmowania i wkładania dużych kół na platformę pojazdu. Twórcy pojazdu - inżynierowie Tomasz Ratajski i Stanisław Skalski podczas budowy zastosowali w nim szereg nowych rozwiązań nie tylko w zakresie mechanizmów załadunkowych, ale zaprojektowali również kompleksową zabudowę warsztatowego nadwozia, do małych, szybkich napraw, której nie powstydziliby się współcześni projektanci pojazdów technicznych.

Po serii udanych prób prototyp pojazdu w lutym 1984 roku trafił do R-6/MZK „Redutowa”. Potem powstał następny, który występował pod kilkoma numerami taborowymi, ale ostatnio pod numerem taborowym 9605 i dzielnie służył m. in. na terenie zajezdni „Ostrobramska” i „Stalowa” jeszcze kilka lat temu.

W dwa lata później, w 1986 również w zakładzie T-4/MZK powstał kolejny prototyp pojazdu specjalnego dla pogotowia technicznego na bazie autobusu „Ikarus”, który zapoczątkował prawdziwy wysyp różnego rodzaju pojazdów specjalistycznych nie tylko dla potrzeb autobusów, ale również tramwajów. W sumie w MZK powstało ponad 5 przeróbek „Ikarusów” na wozy specjalistyczne.

Zastosowane w T-4/MZK rozwiązania konstrukcyjne posłużyły także innym

przedsiębiorstwom komunikacji miejskiej w Polsce do adaptacji własnych „Ikarusów” na wozy specjalne.

Zbudujemy wóz do nauki jazdy...

Warto dodać, że MZK nie tylko budowało specjalistyczne wozy pogotowia technicznego, ale adoptowało szereg liniowych autobusów „Ikarus” na potrzeby Ośrodka Szkolenia Kierowców dostosowując je dla potrzeb szkolenia kierowców. A nieraz nie były to tylko zwykłe autobusy z dodanymi dla instruktora dodatkowymi urządzeniami

wspomagającymi kursanta. Często przerabiano wnętrze oddzielając kabinę kierowcy – kursanta i instruktora od pozostałej przestrzeni pasażerskiej, w której montowano podręczny stół i nieco inny rozstaw foteli. Była to swego rodzaju szkolna sala lekcyjna na kółkach.

...i do gaszenia pożarów

W późniejszych latach na bazie autobusu „Ikarus” w T-4/MZK powstało jeszcze kilka innych pojazdów specjalistycznych w postaci mobilnego laboratorium do badania ruchu, różnego rodzaju mobilne kasy biletowe, wozy socjalne, mobilne ekspedycje, itd.

Mówiąc o różnego rodzaju przeróbkach pojazdów powstałych pierwotnie do innych celów, a przerobionych w zakładzie T-4/MZK na tzw. wozy specjalistyczne, warto wspomnieć o pojazdach dla Ochotniczej Straży Pożarnej w MZK, której drużyny męskie i kobiece działały w każdej zajezdni. Na ich potrzeby przebudowywano transportowe wózki akumulatorowe na „strażackie wozy bojowe” wyposażone w motopompę, węże i wszelkiego rodzaju akcesoria służące do gaszenia pożarów. Jak przystało na wóz bojowy obowiązkowo wyposażone w syrenę, tzw. świetlne



bomby, itd. Niektóre zajezdnie posiadały nawet 2 pojazdy. Jeden wyposażenia technicznego, a drugi z drabinami i do przewozu strażaków.

W całej gamie pojazdów specjalnych były również pojazdy – holowniki czy pługi śnieżne.

W MZK obok zakładu T-4/MZK adaptacją pojazdów zajmował się również inny zakład remontowy. Zakład Remontów Tramwajów T-1/MZK przy Młynarskiej. Tu także powstawały różnego rodzaju pojazdy pogotowia technicznego na bazie samochodów ciężarowych jak pogotowia torowe, sieciowe, itd. jednak najwięcej ciekawych pojazdów specjalistycznych powstało na podwoziach tramwajów.

Postawimy biletomaty...

Koniec lat 80-tych obfitował nie tylko w różnego rodzaju adaptacje, budowę pojazdów specjalistycznych, ale także w różnego rodzaju nowinki w zakresie infrastruktury przystankowej. Jedną z nich było ustawienie w centrum w początkach lipca 1987 roku pierwszych 13 szwajcarskich automatów biletowych produkcji firmy „Merona”.

Początkowo budziły duże zainteresowanie. I jak to zawsze bywa z naszą kochaną „warszawską publicznością” jedni chwalili, że o to można kupić całą dobę bilety, a inni ganili, że zaraz popsują je wandalę, że nie praktyczne, bo trzeba wrzucać kilka monet i w ogóle nie rozwiążą problemu sprzedaży biletów.

Po dwóch tygodniach od ich uruchomie-

nia na łamach gazety zakładowej MZK „Trasy” ukazał się wywiad z głównym księgowym MZK – Bogusławem Knobloch o problemach związanych z ich utrzymaniem, który ukazuje trudne początki.

„Red. – Czy MZK stać na taki wydatek?”

B.K. – MZK kupiło automaty z funduszu rozwoju komunikacji. Za jeden automat rzeczywiście płacimy dużo, ok 5 800 dolarów US.

Red. – Jakie są koszty konserwacji automatów?

B. K. – Przeszkoliliśmy 4 pracowników, którzy będą się zajmować automatami. Trzech kierowców, którzy będą wymieniać kasety z pieniędzmi, uzupełniać tusz i papier do wydruku biletów. Dotychczas mieliśmy cztery wypadki zapchania automatów zapalkami. Ponieważ automaty mają roczną gwarancję, nie możemy wprowadzać żadnych zmian. Jedyne punkty serwisowe „Merony” znajduje się w Katowicach, co jest dużym utrudnieniem, ale

firmie „Merona” nie opłaca się zakładać w Warszawie serwisu dla 20 sztuk. Warto dodać, że w Poznaniu i Katowicach te automaty działają już od 10 lat bez zarzutu.

Red. – Jak często trzeba wymieniać kasety?

B. K. – Początkowo mieliśmy kłopoty. Automaty wzbudzały zainteresowanie i taśmę trzeba było wymieniać 2-3 razy dziennie. Jednorazowo w kasecie mieszczą się pieniądze na 1 200 biletów.

Red. Czy w przypadku automatów można mówić o rentowności?

B. K. – Trochę zarabiamy na druku biletów. Druk jednego biletu kosztuje 13 groszy (czyli 1000 sztuk – 130 zł), w automacie wartość taśmy i tuszu nie przekracza 100 zł. Odpada także 5 procent prowizji za sprzedaż w kiosku „Ruch”. Myślę że amortyzują się po 6-7 latach.

Red. – Ile automatów powinno być w Warszawie, aby zaspokoić potrzeby?

B. K. – Obecnie w Warszawie działa ok 1 500 kiosków. Aby zaspokoić potrzeby powinniśmy zakupić ok 300 – 500 automatów. W przyszłości planujemy zakup ok 20 automatów rocznie.”

Jak widać z powyższego tempo niezbyt oszałamiające. Tylko na postawie-

nie ok. 500 automatów potrzeba by było ok. 20 lat a co dopiero zastąpienie 1 500 punktów sprzedaży biletów.

...i opracujemy nową technologię nawierzchni

Koniec lat 80-tych to również niezliczona ilość różnego rodzaju udoskonaleń w konstrukcjach autobusów i tramwajów. Udoskonaleń polegających głównie na zastępowaniu jednego materiału innym, niekiedy lepszym gatunkowo od pierwotnie użytego, ale w wielu wypadkach niestety gorszym. Za to krajowym, a nie sprowadzanym za dewizy z zachodu, których ciągle brakowało.

Jak to zawsze bywa w tym „zapędzie” kombinowano również i z udoskonalaniem zaplecza warsztatowego. Sen z oczu kadrze kierowniczej spędzał stale kruszący się pod ciężarem coraz cięższych autobusów beton wewnątrz hal. Trzeba było coś wymyśleć.

Jednym z takich „trafionych” rozwiązań było wynalezienie asfaltobetonu jako bardziej praktycznego w halach naprawczych autobusów. Była to swego rodzaju mieszanina zmielonego asfaltu, a raczej czegoś co miało go przypominać w postaci mieszanki smołowo-piaskowej, popularnie nazywanej na drogach „smółką” z niskiej jakości betonem – również głównie mieszanki piasku z cementem. Połączenie wszystkich składników w pewnych proporcjach i dodaniu tzw. plastifikatorów (miały tworzyć pewną elastyczność powierzchni) w sumie tworzyło to dość ciekawą konsystencję masy. Pierwsze próby z nową masą przeprowadzono w zajezdni „Redutowa”. Oczekiwania były duże, niestety efekty nie przewyższyły oczekiwań. Zanim wprowadzono w dalszych halach nową masę, to zaczęto już jej zdejmowanie. Okazało się, że nowa masa zamiast ograniczyć ilość pyłu w halach wzniesianego przez autobusy to spowodowała skutek odwrotny. Pyłu przybyło i to w dodatku nie białego, ale czarnego w dodatku tłustego.

Jednak patrząc na historię autobusów takich przypadków jak ten powyżej było naprawdę niewiele.

ww.



Nie zawsze warto rozmawiać

Czy wprowadzić zakaz używania komórek?

Są utrapieniem wielu kierowców. Potrafią uprzykrzyć cały dzień i doprowadzić do bólu głowy. Komórkowcy. Staną przy kabinie i gadają. Wyjdzie jeden, wejdzie drugi. Jak się trafi w ciągu zmiany kilku, można mieć dosyć życia. A gdy spróbuje się zwrócić uwagę, w najlepszym razie można usłyszeć: - No co? Przecież nie ma zakazu!

To może warto postawić pytanie: czy nie powinno się zakazać w środkach komunikacji publicznej rozmów przez telefon komórkowy?

Problem istnieje i na wielu liniach jest niezwykle uciążliwy. Pasażerowie chcą przekrzyknąć szum silnika i na cały głos krzyczą: - No przecież mówię, że się spóźnię! W korku stoję, w korku! Czego? Nie w korku, a w korku!

Jeśli taki gaduła stanie przy kabinie kierowcy, potrafi go skutecznie rozproszyć.

Przepisy nie zabraniają wprost korzystania z przenośnych telefonów. § 15 Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie zabrania korzystania tylko tam, gdzie są piktogramy. A tych... nie ma. Pasażerowie uważają więc, że gadać im wolno.

Co więc można zrobić, gdy gaduła nie daje spokojnie pracować? Można sięgnąć po § 4 Regulaminu: W pkt 1 mówi on tak: „Obsługa pojazdu, pracownicy nadzoru ruchu, służby metra i kontrolerzy biletów uprawnieni są do udzielania wskazówek i uwag oraz wydawania poleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, prawidłowe

funkcjonowanie przewozu(...)”.

Bezspornie ktoś, kto nie może powstrzymać się od gadania, dekoncentrującego kierowcę, bezpieczeństwo to narusza.

A zatem kierujący ma prawo wydać takiej osobie polecenie albo zaprzestania rozmowy, albo opuszczenia pojazdu.

Sęk w tym, że kończy się to zwykle niekoniecznie najkulturalniejszą wymianą poglądów i skargą.

Ale gadanie przeszkadza także współpasażerom. – Tak, rozliczę się z tą debilką. Powiedz mi, że jak tylko wrócę, to go załatwię. Przecież mówiłam ci, że z nami koniec, koniec, rozumiesz? Nie wydzwaniam do mnie, pie...cię. Ile razy mam ci mówić, że miałeś to załatwić na wczoraj, rozumiesz, wczoraj, nie obchodzi mnie, że...

Takie i jeszcze bardziej soczyste teksty lecą w każdym autobusie. Ludzie przez komórki załatwiają sprawy służbowe, prywatne i miłosne porachunki, nie czując żadnego dyskomfortu, że słucha ich cały wóz. Ba! Niektórzy czują się przez to dowartościowani! Zdaje im się, że krzycząc na całe gardło, dają komunikat: ja tu rządę. Moje musi być na wierzchu. Nie raz jestem mimowolnym świadkiem dialogów, z których dowiaduję się, kto ma ile pieniędzy, jaki samochód kupił, jaki sprzedał i z kim (konkretnie, z nazwiskiem!) się policzy.

Przyznam, że ostatnio zbaramiałem. Było to w autobusie linii 190. Telefon zadzwonił do jednego z mężczyzn. – Nie mogę rozmawiać. W autobusie jestem – rzucił do słuchawki pasażer i rozłączył się. Patrzyłem na niego

jak na przybysza z planety ludzi kulturalnych. Większość osób nie ma bowiem żadnych zastrzeżeń, by publiczny środek lokomocji traktować jak przekupki rynek. I gadają nie tylko młodzi!

Coś, co kiedyś uchodziło za nietakt, staje się powoli normą. Chcę – gadam! A niech wiedzą, że nie jestem byle kto!

Coś, co kiedyś uchodziło za szczyt chamstwa i prostactwa, dziś przestaje dziwić. Dziś dziwnie patrzy się na kogoś, kto zachowuje się cicho.

O ile pasażer, któremu przeszkadzają dzwoniące telefony, może w ostateczności wysiąść, o tyle kierowca musi jechać do końca. I mieć nadzieję, że wysiądzie gaduła.

W Europie w pociągach są już wydzielone przedziały gdzie zabrania się rozmów. Nad podobnym rozwiązaniem myślą także PKP IC, dostrzegając problem.

Może więc czas pomyśleć i u nas? Wprowadzić bezwzględny zakaz korzystania z komórek? Jeśli można telefon wyłączyć w samolocie i jakoś żyć, lecąc nad Atlantykiem, można go też wyłączyć między Marysinem a Ursusem.

Dlaczego w ogóle poruszamy ten problem w Klaksonie? Dlatego, że czytają nas także młodzi ludzie licealiści, gimnazjaliści, miłośnicy komunikacji. Wierzmy, że namówią swoich kolegów do właściwych zachowań. Bo warto dyskutować i rozmawiać o tym, że nie zawsze warto rozmawiać.

Sławomir Ślubowski

Warto rozmawiać, czyli...

Niech pan przestanie nas gazować!

„Do pasażera ze środka. Niech pan przestanie wreszcie puszczać bąki. Zagazuje pan cały autobus”.

Wpis o takiej mniej więcej treści umieściła na fan-pagu jednego ze znanych, dalekobieżnych przewoźników, jedna z pasażerek.

Czy pomogło? Czy dotarło? Nie wiemy. Nie wiemy bowiem, czy pasażer „od gazów” akurat przeglądał stronę przewoźnika...

W sieci wywiązała się dyskusja. I nie o bąki tu poszło, a o formy komunikowania. Przecież lepiej i skuteczniej by było, gdyby kobieta, która poskarżyła się w sieci, po prostu podeszła do pasażera i powiedziała np. tak: - Proszę o kulturalne zachowanie.

Problem jest istotny, także dla naszych kierowców. I naszych pasażerów. Ludzie, zamiast zwracać się bezpośrednio do kierowcy, wolą

napisać do Spółki.

- Kierowca nie włączył klimatyzacji. Kierowca nie otwiera drzwi. Kierowca przejeżdża na czerwonym. Pali papierosa. Przeklina.

Tego typu „sposprzeżeń” można by wymienić więcej.

Pasażerowie uważają, że wygodniej jest napisać.

A przecież kierowca nie zawsze ma świadomość, że klimatyzacja jest niewydolna. Czasem nawet nie jest w stanie – choć oczywiście powinien – dostrzec, że ktoś wprowadził psa bez kagańca, wsiadł z hot-dogiem, czy w inny sposób naruszył regulamin przewozu. Nie zawsze po prostu wie o wszystkim, co się w wozie dzieje.

Można mu o tym powiedzieć. Ale nie – lepiej skargę wysłać.

Dlaczego tak się boimy rozmawiać? Przecież drugi człowiek nas nie zje. Może przyczyna tkwi w tym, że pisanie jest bezkarne? Można nawet niektóre rzeczy zmyślić, podkoloryzować. Rozmowa niesie zawsze ryzyko tego, że rozmówca z nami się nie zgodzi. Zacznie przedstawiać swoje argumenty, których nie będziemy w stanie zbić. Rozmowa jest pewnym zwarciem.

Bezpieczniej jest więc napisać. I dochodzimy do takich absurdów, że pasażer z pasażerem komunikują się za pomocą strony internetowej przewoźnika.

Nie wiem, czy pasażer, o którym mowa na początku, przestał się zachowywać nieodpowiednio. Wiem, że warto rozmawiać. Nawet o takich sprawach. A może nawet od takich spraw powinno się zaczynać.

Sławomir Ślubowski



Nie blokuj i nie pyskuj! **2 września**

Nie warto blokować przystanku i nie należy wygrażać kierowcy autobusu, gdy ten prosi, by z przystanku usunąć swoje auto.

Przekonał się o tym właściciel osobówki, którzy zablokował przystanek Pl. Hallera 12. Gdy kierowca autobusu poprosił, by właściciel odjechał z przystanku, usłyszał słowa, których cytować nam nie wolno. Prowadzący 3/125 nie dał sobie w kaszę dmuchać i wezwał policję. Agresywny „zastawiacz” został ukarany mandatem.

Nie parkuj na zwężeniu

2 września

Z kolei kierujący 1/115 aż na 17 minut został „uziemiony” przez kierowcę ciężarówki, który postawił swój pojazd na zwężonym odcinku jezdni w Aninie. Tu obojętne przynajmniej bez wyzwisk i wzywania policji, aczkolwiek takie parkowanie też uważamy za naganne.

Dusiciel na Okęciu!

3 września

W biały dzień, po południu, usiłowano udusić naszego kierowcę! A było tak: 5/175 pojechał na przystanek techniczny, gdzie nie obsługuje się pasażerów. A jednak trafił się mężczyzna z bagażami, który wsiadł do autobusu. Gdy kierowca zwrócił mu uwagę, pasażer rzucił się na pracownika i zaczął go dusić. Na szczęście zjście zauważył przypadkowy świadek i wszczął alarm. Agresor uciekł. Mamy nadzieję, że z wielkimi tobołami – niezbyt daleko...

Wpadł na dziecko

3 września

Do bardzo nietypowego wypadku doszło w 3/190. Jeden z pasażerów stracił równowagę i...wpadł na wózek z małym dzieckiem. Dziecko doznało obrażeń.

Na kolana przed ekspedytorem?

4 września

Kierowca z 1/128 szedł na Szcześliwicach do ekspedycji. Potknął się o jej próg tak niefortunnie, że z urazem nogi trafił do szpitala. Życzymy zdrowia, panie kierowco. Ekspedytorzy nie wymagają, by padać przed nimi na kolana...

Bardzo odporny pieszy

4 września

Na Powsińskiej przy Bonifacego podczas skrętu w prawo 6/172 potrącił przechodnia. Człowiek miał zielone światło. I, co dziwne, nie miał pretensji do kierowcy. Wprost przeciwnie: stwierdził, że nic mu większego nie dolega, pogotowia nie chce, a jak coś się będzie działo, pójdzie do lekarza.

Bardzo nam się tacy odporni ludzie podobają. Nie podobają się nam natomiast kierowcy, którzy nie widzą ludzi przechodzących na zielonym świetle...

To on potrącił autobus!

5 września

Nie zawsze autobus potrąca człowieka. Bywa odwrotnie. I tak się stało przy wyjeździe z Centralnego. N24 został potrącony przez człowieka, który w środku nocy maszerował po centrum. Uderzywszy w bok pojazdu przechodzień upadł, ale podniósł się i pomaszerował dalej...

I coś winny jest autobus?

6 września

Z kolei N71 został napadnięty przez dwóch pijanych osiłków. Błędym świtem na skrzyżowaniu alei Solidarności z Jagiellońską agresywni młodzieńcy zablokowali możliwość jazdy, kopali w autobus, wyrwali wycieraczki.

Naszym zdaniem w takich sytuacjach kierowca powinien włączyć spryskiwacz. Może taki prysznic dobrze by chuliganom zrobił...

Nie pozwolił mu uciec

7 września

O 3.23 na Branickiego chuligan w N81 uderzył kierowcę w twarz. Kierowca przytrzymał napastnika do przyjazdu policji. Teraz bandziora czeka sprawa karna.

Był do sklepu...

7 września

Prowadzący 4/126 pomylił krańce i w ranym szczycie zamiast do CH Targówek pojechał do CH Marki. Gdy zorientował się w pomyłce, został skierowany przejazdem technicznym na Nowodwory. Ale i tam nie dojechał. Utknął w korku. Został więc skierowany PT co CH Targówek.

Najważniejsze – to dojechać do sklepu...

Nagazowany...

9 września

W 1/160 jeden z pasażerów puścił gaz łązwiący. Naszym zdaniem, ten ktoś musiał być pod gazem...

...I odurzony

11 września

Z kolei w 6/178 pewien pasażer pozostał...pudełko ze środkami odurzającymi. Znaleźisko zabezpieczyła policja na krańcu PKP Ursus. Zastanawiamy się, czym trzeba być odurzonym, by zostawić taki skarb...

Ostro...

15 września

Trzeba być kompletnie nieodpowiedzialnym, by autobusem przewozić...szybę. A taki właśnie pasażer trafił się w 12/112 na Karolinie. Kierowca zażądał opusz-

czenia pojazdu. Nie poskutkowało. Przyjechała policja i pasażera wyprowadziła. Razem z szybą. Panu kierowcy gratulujemy poczucia odpowiedzialności, którego za grosz nie miał pasażer.

Trzy damy, dwa wózki i jeden rower

15 września

W 3/738 pokłóciły się trzy panie. A poszło o to, że pani z rowerem zażądała, by panie z wózkami dziecięcymi, które zajmowały miejsca dla wózków przeznaczone, ustąpiły tego miejsca rowerowi! Panie odmówiły i doszło do wymiany poglądów charakterystycznych dla linii podmiejskich. Pani z rowerem pod naporem argumentów pań z wózkiem opuściła autobus. Brygada straciła 17 minut.

Jedna pani i karnisz

17 września

Do 12/171 weszła pani z karniszem o długości ponad dwóch metrów! Kierujący odmówił jazdy. Bagaże niektórych pasażerów są dłuższe od nich samych. A na pewno większe, niż ich rozumy...

Idiota roku

17 września

W biały dzień, późnym popołudniem, w 2/Z-3 bandzior pobił pasażerkę. I nie pisalibyśmy o tym, gdyby nie to, że napastnik, uciekając...zostawił torbę ze swoimi dokumentami! Pasażerka odmówiła złożenia wniosku o ściganie przestępcy. Wielka szkoda. Gdyby trafił do więzienia, jego kompani zabiliby go śmiechem. Bo to naprawdę trzeba być inteligentnym inaczej, by najpierw kogoś pobić, a potem zostawić swój dowód osobisty...

Zemsta koła...

17 września

Gdy 3/123 ruszał już z przystanku, został zaatakowany przez kompletnie pijanego mężczyznę. Człowiek z całej siły uderzał ręką w koło autobusu. Czyn nie pozostał bezkarny – napastnik w pewnej chwili zwinął się z bólu i z poważnym urazem ręki trafił do szpitala...

Przepchnąć inwalidę!

20 września

Inwalida na wózku przeszkadza w wygodnym umieszczeniu roweru? No to przepchnijmy inwalidę! Z takiego założenia wyszedł i tak zrobił pasażer 2/521. Ponieważ nie było miejsca na rower, cyklista...przepchnął inwalidę pod biletomat! Kierowca poprosił (rowerzystę) o opuszczenie pojazdu. Nie poskutkowało. Panie cyklisto! Jesteś pewnie młodym człowiekiem. Obyś nigdy nie doczekał czasów, gdy ktoś ciebie przepchnie, np. pod śmietnik. Może wtedy przypomni ci się pewne zdarzenie z 20 września 2015, z autobusu linii 521...



Umiesz śpiewać? Masz dobry głos? Zgłoś się do „Surmy”, jednego z najstarszych chórów w Polsce. Za rok stuknie im 95 lat!

Pomysł na szczęśliwe życie

Trudno sobie wyobrazić Dni Transportu Publicznego, czy jakąś uroczystość w Spółce bez „Surmy”. Chór, którego mecenasem jest nasza Spółka, należy do najbardziej cenionych w Polsce i Europie. Ich śpiew zdaje się przenosić góry.

Ludzie, którzy go tworzą, mówią krótko: śpiewanie to pomysł na szczęśliwe życie.

Krystyna Miziołek śpiewa od 52 lat. Choć trudno w to uwierzyć, bo wyglądu pani Krystynie mogłaby pozazdrościć niejedna 40-latką. – Lubię śpiewać – mówi. – I kiedy zobaczyłam w autobusie ogłoszenie o naborze, nie zastanawiałam się ani chwili.

Wtedy, ponad pół wieku temu, było więcej młodych ludzi. Chór też był liczniejszy – blisko 80 osób. Obecnie – połowa mniej.

Ale w tamtych czasach nie znano internetu, komputerów, ludzie pracowali nieco krócej, mogli sobie pozwolić na dodatkowe zajęcia. Córka pani Krystyny też śpiewa, ale nie należy do „Surmy” – pracuje do 17.00, nie zdążyłaby na próby. Próby, w Oddziale R-3, odbywają się w każdy wtorek o 17.00...

– Co się czuje, gdy ludzie biją brawa po koncercie? Ogromną satysfakcję, aż chciałoby się, by zaraz wystąpić ponownie – mówi pani Miziołek.

Niektóre chórzystki, jak choćby panie: Krystyna Szymańska i Alicja Grabka połąkły bakcyła śpiewania dzięki...operacjom. Operował je prof. Krzysztof Bielecki, chirurg z 50-letnim stażem pracy, uznana sława medyczna. I namówił do śpiewania. Profesor śpiewa od ponad dwudziestu lat.

Czy śpiew ma coś wspólnego z medycyną, ze zdrowiem? – Oczywiście – zapewnia prof. Bielecki. – Śpiew wentyluje, daje radość życia, to przekłada się na lepszą kondycję.

Profesor ma receptę na szczęśliwe życie. To między innymi praca, którą się kocha i chętnie wykonuje. Robienie dobrze drugiemu człowiekowi. – Od śpiewania piosenek do perfidnego seksu – mówi z uśmiechem profesor. – To naprawdę daje radość życia.

Dlaczego tak znana sława medyczna należy do „Surmy”? – Zostałem w chórze tylko dlatego, że chór mnie potrzebuje, jako lekarza – mówi z właściwym sobie dystansem profesor.

Faktycznie: w chórze brak jest „świeżej krwi”, ludzie młodych, którzy kontynuowaliby najlepsze tradycje.

Jerzy Łysiak, dyrygent i kierownik artystyczny, wcale się temu nie dziwi. – W Polsce nie ma polityki kulturalnej – twierdzi. – Młodzi ludzie nie śpiewają. Bo co mają śpiewać? Nie znają pieśni! Nie śpiewa się też w rodzinach, ta tradycja zanika. I to jest problem społeczny: jak Jaś się nie nauczy, to Jan nie będzie miał już na śpiewanie ochoty. Ludzkie gusty kształtuje i lansuje teraz telewizja. A co w niej jest? Ona tańczy dla mnie, on tańczy dla niego. A my śpiewamy O CZYMŚ.

Czyż to jednak nie paradoks, że niemal każda telewizja ma swój program typu „muzyczny talent”, a „Surmie” brakuje narybku?

– Śpiew w chórze nie jest łatwy – mówi pan Jerzy Łysiak. – To jest żmudna i ciężka praca.

Zaczyna się próba, pani Marzena Rybak, II dyrygent, „rozśpiewuje” ćwiczących. Cała sala ćwiczy zbitki głosek. I choć to tylko próba, to słysząc, że głosy brzmią, jak dzwon.

Sławomir Ślubowski



Prof. Krzysztof Bielecki, medyczna sława, jest jednym z filarów chóru

Tak to się zaczęło...

Chór powstał w 1921 roku przy Dyrekcji Tramwajów i Autobusów. Pierwszy publiczny koncert odbył się w marcu 1923 roku. Jeszcze tego samego roku młody, ambitny chór dał ponad 50 koncertów i zyskał uznanie niemal godne zespołom zawodowych śpiewaków, co zaowocowało między innymi licznymi występami w Filharmonii Narodowej czy nawet w Polskim Radio.

W okresie okupacji nie zaprzestano działalności artystycznej. Pierwszy konspiracyjny koncert odbył się już pod koniec października 1939 w jednym z wolskich kościołów. Później niemal każdej niedzieli w różnych kościołach, by zmylić czujność okupanta, o różnych godzinach odbywały się koncerty niosące otuchę umęczonym okupacją warszawiakom. Najbardziej znane i wyczekiwane były koncerty w kościołach św. Krzyża i św. Zbawiciela.

Okres powojenny w działalności chóru to pasmo licznych nagród w krajowych i międzynarodowych festiwalach. Ponad 3 tysiące koncertów w kraju i za granicą. Liczne tournée m. in. do Grecji, Bułgarii, Niemiec, Austrii, Francji i wielu innych europejskich krajów. Kolejne uznanie dla zespołu za perfekcyjne wykonanie trudnej sztuki, jaką jest śpiew chórny. A trzeba pamiętać, że zawsze był to zespół amatorski, choć słuchając ich na żywo, szczególnie podczas koncertu w idealnej akustyce kościelnych naw, trudno to nazwać amatorskim śpiewaniem.

Komentarz A ja chcę ich usłyszeć

Jak to się dzieje, że w czasach, gdy w telewizjach jest multum programów lansujących muzyczne talenty, „Surma” zdaje się być nieco na uboczu?

Jestem pewien, że w naszym kraju jest miejsce na twórczość ambitną, na najwyższym poziomie. Jestem pewien, że „Surma” może zdobyć serca słuchaczy bo jest oryginalna i prawdziwa. Ludzie potrafią docenić jakość.

Jestem wreszcie pewien i tego, że przyjdzie kiedyś taki 1 stycznia, gdy TVP, retransmitując koncert noworoczny z Wiednia, pokaże także i „Surmę”. Bo zespół działający przy naszej Spółce nie jest gorszy od filharmoników wiedeńskich, czy berlińskich. Tylko niech się wreszcie pokaże!

Sławomir Ślubowski

Śpiewasz – zadzwoń!

Tel. **694 900 380** – to telefon dyrygenta. Albo przyjdź na próbę, w każdy **wtorek o 17.00**, w świetlicy na R-3. Możesz też napisać do naszej redakcji:

slawomir.slubowski@mza.waw.pl

Zwyciężył WAWEL

Konkurs na nazwę autobusu elektrycznego zakończony! W pięknym stylu!

WAWEL – czyli Warszawski Autobus Elektryczny – bezapelacyjnie zwyciężył w naszym konkursie na nazwę „elektryka”. Pomysłodawcą nazwy jest pan Michał Mańczak.

Dwa numery temu poprosiliśmy Was, byście zaproponowali jakieś „imię” dla autobusów elektrycznych. W końcu każda marka miała swój przydomek. Wiadomo, co to był szrotoplan, czy ikar, co to jest deskorolka też nie trzeba nikomu tłumaczyć.

A jak nazwać jednostki, których 10 sztuk już jeździ w naszej flocie?

Dostaliśmy bardzo wiele propozycji.

Bernard Slonecki proponuje Bakteriobus. Ślizgacz – to z kolei sugestia Jakuba Płatka.

Michał Musiał, kierowca ze Stalowej, przedstawił aż pięć możliwości: Tablet, Dioda, Żarówka, Stycznik, Latarka.

Elektrofurmanka – to z kolei propozycja Karola Wojdy, kierowcy z R-2.

Byli tacy nasi Czytelnicy, którzy umieli przedstawić argumenty za daną nazwą: „wozy z napędem elektrycznym mogłyby otrzymać miano e-bus lub pisane dużymi literami E-BUS, rozwinięcie tego skrótu w języku angielskim wyglądałoby następująco electric bus czyli po naszymu po prostu autobus elektryczny” – pisze pan Jakub Szadkowski, mechanik samochodowy z R-2 Kleszczowa.

Proponowaliście także Wałęsę, Prądziaka i Prądzika, Pstryka, czy Woltka.

Jednak dopiero WAWEL, zaproponowany przez Michała Mańczaka, podbił nasze serce.

Dlaczego? Bo nazwa jest bardzo polska, symboliczna, krótka, łatwa do zapamiętania a jednocześnie oddająca opisywany autobus. WAWEL to też bardzo interesująca gra skrótów – WAW – jak Warszawa, EL – jak elektryczny, a przy okazji możemy zjednać krakusów, którzy za stolicą nie przepadają. Bardzo trudno jest wymyślić nazwę polską, wpadającą w ucho, budującą pozytywne skojarzenia z uznaną marką. Panu Mańczakowi to się udało. Bezsprzecznie byłby bardzo cenionym szefem kreatywnym w znanej agencji marketingowej.

Czy WAWEL się przyjmie? Wierzmy głęboko, że się spodoba. Polski autobus, polska nazwa i oczywiście polski pomysłodawca. Nic lepszego nasze autobusy nie mogło spotkać. Wierzmy, że tak, jak kiedyś się mówiło: - O, jechałem Ikarem, jechałem deskorolką, to będzie się mówić: - Jechałem Wawelem!

Ale to wszystko zależy od samych kierowców.

NAGRADZAMY!

W konkursie zdecydowaliśmy się nagrodzić:

I NAGRODA

– za nazwę **WAWEL** – pana Michała Mańczaka

II NAGRODA

– za nazwę **WOLTEK** – pana Tomasza Kurpiewskiego

III NAGRODA

– za nazwę **PRĄDZIK** – pana Mirosława Kochmana.

Wszystkim biorącym udział w naszej zabawie serdecznie dziękujemy, a nagrodzonym Panom – gratulujemy!

Mamy konkurs, mamy nagrody!

KTO BYŁ ALFĄ?

Kontynuując nasz cykl zagadek historycznych tym razem mamy coś z dziedziny sterowania ruchem.

W 1965 roku Centrala Ruchu MZK zaczęła używać radiotelefonów. Poszczególne służby, ekspedycje, wozy techniczne, które łączyły się

z Centralą za pomocą radiotelefonu używały różnych haseł wywoławczych – kryptonimów. Np. „Mewa 1” to było pogotowie autobusowe, a „Diana” ekspedycje. Pytanie: kto się krył za kryptonimem – Alfa1?

Podpowiedz w numerze Klaksonu nr 6/2014.

Możemy podpowiedzieć też, że ten kryptonim nie był przypadkowy. Słowo „alfa” występuje np. w wyrażeniu: „Być alfą i omegą”, czyli bardzo dużo wiedzieć na niemal wszystkie tematy...

Ciekawi jesteśmy, czy odgadnięcie, kto, jaka jednostka MZK lub osoba miała taki kryptonim...

Wiecie? Piszcie!

slawomir.slubowski@mza.waw.pl

Mamy oczywiście 5 nagród.

Ziutki wycofano w 1995 roku!

W poprzednim numerze pytaliśmy Was, w którym roku wycofano z naszych ulic trolejbusy i jak nazywano je w latach 80-tych. Doskonale widzieliście, że stało się to 20 lat temu, w 1995 roku, a nazywano je „Ziutkami” (od marki trolejbusów – ZiU 9).

Prawidłowych odpowiedzi udzielili:

Jakub Brunka

Andrzej Czepiński

Sławomir Góra

Piotr Jakubczak

Adam Kalisiewicz

Marcin Kniaziołucki

Krzysztof Kowalczyk

Mariusz Mazek

Alan Miłek

Jakub Płatek

Zofia Sattar

Marcin Spryszyński

Jan Thiel

Wszystkim dziękujemy za udział w naszej zabawie, a nazwiska osób nagrodzonych wyróżniamy tłustym drukiem.

Taki to kraj

Za długie tramwaje?

Kraków kupił nowe tramwaje. Najdłuższe w Polsce. Mają 42, 83 metra. Problem w tym, że nie mieszczą się na przystankach. Przystanki są za krótkie i składy blokują przejście dla pieszych. Motorniczowie mogliby oczywiście podejżdżać nieco do przodu, ale wtedy przód tramwaju znajdzie się poza przystankiem.

Są dwa wyjścia: albo wydłużyć platformy, albo odciąć kawałek tramwaju. Strzelamy, że władze Krakowa wybiorą rozwiązanie nr 2...

Za szerokie tramwaje?

Z kolei we Wrocławiu nowo zakupione tramwaje, które miały pojechać na nowo-zbudowanej trasie, zostały skierowane na inne linie. Powód? Są...za szerokie. Na nową trasę pojadą wagony starszej generacji.

...Tramwaje bez drutów...

W Olsztynie dwaj pijani w sztok złodzieje... ukradli sieć tramwajową. Straty szacuje się na 200 tys. zł. Nie byłoby w tym może niczego

nadzwyczajnego, gdyby nie to, że w Olsztynie tramwaje jeszcze nie kursują. Linia jest w budowie i już była na finiszu. Teraz jej oddanie do użytku nieco się opóźni.

...I samojadące tramwaje

Jeden dzień. Tylko tyle, bez wypadku, jeździły tramwaje na nowo-zbudowanej trasie na położoną na wzgórzach, Morenę w Gdańsku. Już w drugi dzień zerwała się tam sieć trakcyjna i wagony utknęły. Ale nie wszystkie. Jeden ze składów, mimo, że w sieci nie było prądu, ruszył! Zjechał z góry wprost na wóz pogotowia sieciowego! Zderzył się z nim czołowo, pracownik pogotowia został ranny.

Bo nie pojechał prosto...

Kierowca autobusu linii 690 trafił do szpitala po pobiciu przez agresywnego 22 latka. Co nie spodobało się pasażerowi? Trasa przejazdu. Uznał, że autobus powinien jechać prosto, a nie skręcać w lewo. Skończyło się na ataku na kierowcę. Napastnik był pijany.

Nie znamy wprowadzie trasy linii 690, ale aż strach prowadzić autobusy na Śląsku...

30 wykroczeń w 20 minut

19-latek z Bydgoszczy szalał na swoim motocyklu. Gnał po chodnikach, przejeżdżał dla pieszych, przepłaszając ludzi. „Zajrzał też” na swym rumaku do trzech (!) galerii handlowych.

Policjanci podsumowali ten rajd krótko: w 20 minut popełnił 30 wykroczeń. Teraz młodzian odpowie przed sądem.

Zdzieli go wałkiem?

W Bydgoszczy ślimaczy się budowa jednej z ważnych ulic. Kierownikiem firmy budowlanej jest... mąż zastępczyni wydziału dróg w Magistracie.

Magistrat nie ukrywa, że ponieważ to nie pierwsza wpadka tej firmy (rozgrzebała w Bydgoszczy parę innych ulic i skończyć nie może), na wykonawcę nałożona zostanie kara.

Już sobie tę karę wyobrażamy: żona-naczelnik dzieli szefa budowlanców wałkiem, albo powie, że boli ją głowa...



Kontakt z redakcją – tel. 568 75 69

e-mail: agnieszka.nabrdalik@mza.waw.pl

slawomir.slubowski@mza.waw.pl

adres redakcji: ul. Włociańska 52,

01-710 Warszawa budynek M-1 pokój 206

Wydawca: MZA Sp. z o.o., Biuro Zarządu i Strategii

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:

Konrad Wienczatek

Redaktor wydania: Sławomir Ślubowski

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności

za treść ogłoszeń, zastrzega sobie prawo

dokonywania skrótów w nadsyłanych tekstach