

KLAKSON



BEZ „KLAKSONU” NIE RUSZAJ W TRASĘ

nr 9 (72), wrzesień 2015



Fot. Materiały producenta

Nikt takich nie ma

W fabryce Solarisa powstają jednostki z panelami fotowoltanicznymi na dachach. Takich autobusów nie ma do tej pory żadne miasto w Polsce

Panele te będą dodatkowym źródłem prądu wykorzystywanym między innymi do zasilania elektronicznych monitorów, ledowego oświetlenia oraz biletomatów. Dzięki temu zużycie paliwa spada o kilka procent.

Nasza Spółka będzie pierwszym przedsiębiorstwem w Polsce, które zakupiło takie autobusy.

Przypomnijmy, że 80 pojazdów, w tym 60 przegubowych przyjedzie do Warszawy

na jesieni. Pierwsze z nich będą u nas – jeszcze we wrześniu. 80 bolechowskich Solarisów to również druga dostawa autobusów wyposażonych w blokady przeciwalkoholowe.



Fot. Sławomir Ślubowski

Woronicza ciągle się zmienia

Modernizacja Oddziału R-1 Woronicza trwa. Nowa nawierzchnia ułożona jest już niemal na całym placu. Tam, gdzie widać jeszcze stary bruk, tam też wkrótce będzie gładko, jak stół.

O tym, jak zmienił się Oddział, piszemy więcej na stronach 2-3.



Jeszcze niedawno straszyły tu wyboje w nawierzchni. Jeszcze niedawno kierowcy oczekiwali w obskurnej budce, robiącej za dyspozytornię. Jeszcze niedawno główny budynek sprawiał ponure wrażenie jakiegoś zapomnianego przez boga i ludzi socjalistycznego biurowca.



Teraz Oddział R-1 niczym nie różni się od swoich odpowiedników w zachodnich metropoliach. Budynek główny – jak nowy. Nowe portienie i dyspozytornia z telebimem, wyświetlającym aktualne informacje. Oczywiście jest też automat z napojami.

Ale to wcale nie koniec zmian na R-1. Trzeba dokończyć asfaltowanie nawierzchni przy stacji paliw. Przydałoby się ułożyć równą nawierzchnię na parkingu przed Oddziałem. I to będzie zrobione.

Niektórym pracownikom marzy się nawet, by R-1 miało... własny ogród.

I kto wie, może się uda.

Nie wierzycie? A uwierzylibyście, jeszcze rok temu, że zaniedbana „jedyńka” może się tak zmienić?

Fot. Sławomir Ślubowski

LEKCJA GORĄCA

Na tle innych przewoźników jesteśmy zdecydowanie lepsi. My nie oszczędzamy na klimatyzacji

Fala tropikalnych i długotrwałych upałów, jaka zapanowała w sierpniu, sprawiła, że klimatyzacja stała się tematem numer jeden w mediach czy powszechnych rozmowach.

Z analiz organizatora przewozów – Zarządu Transportu Miejskiego – wynika, że z „lekcji chłodzenia” wywiązaliśmy się prawie bez zarzutu.

„Od 1 czerwca do 12 sierpnia przeprowadzono 2 364 kontrole w autobusach i tramwajach – poinformował oficjalnie ZTM. - Pracownicy ZTM odnotowali w autobusach 294 uchybienia (21 w autobusach obsługiwanych przez ITS Michalczewski, 85 w autobusach spółki Mobilis, 22 w autobusach Miejskich Zakładów Autobusowych i 166 w pojazdach obsługiwanych przez PKS Grodzisk Mazowiecki)”.

22 uchybienia to oczywiście o 22 za dużo. Nie wiemy, czy były spowodowane zaniedbaniem służb technicznych czy niewłaściwym wykonywaniem obowiązków przez kierowcę. Jednak w skali posiadanego taboru, w porównaniu do liczby jednostek, jaką mają przewoźnicy prywatni, to nie jest liczba szokująca.

Nasza Spółka, od lat kupując autobusy klimatyzowane i na bieżąco konserwując urządzenia schładzające, daje czytelny przekaz – my dbamy o Pasażerów. Dbamy nie tylko w słowach. Przede wszystkim – w codziennej, trudnej pracy. Bo przecież ta klimatyzacja nie oczyści się sama. Nie napełni się sama nowym chłodziwem.

Wielkie słowa uznania dla pracowników służb zaplecza, którzy dobrze przygotowali autobusy do upalnego sezonu.

Ta „lekcja gorąca” udowodniła też, jak mądrą i odpowiedzialną decyzją było wprowadzenie do ruchu jednostek z klimatyzacją.

A przecież nie wszyscy byli „za”. Nie brakowało sceptyków, uważających klimę za zbędny luksus.

Mądrą i słuszną decyzją jest też stopniowe, ale nieuchronne wycofywanie jednostek pozabawionych tego udogodnienia. Zakończenie eksploatacji Neoplanów, bliski koniec eksploatacji Jelczy dają nadzieję na to, że niedługo jest czas, gdy flota Spółki w zdecydowanej większości będzie klimatyzowana.

Tegoroczną, wyjątkowo długą (upały trwały przez cały sierpień) lekcję gorącą zdaliśmy na piątkę z małym minusem.

Wierzymy, że za rok będzie jeszcze lepiej.

śś



Skąd tyle agresji na drodze?

Szczotkomistrz z Woronicza

Jeden z kierowców z Woronicza rzucił w innego kierowcę, auta prywatnego... szczotką.

Poszło o to, że kierowca auta prywatnego jechał, zdaniem naszego króla autobusów, zbyt wolno i przepuszczał pieszych na przejściu. Między panami doszło do wymiany poglądów. Kierujący osobówką też nie był święty, bo zablokował przystanek. W końcu, jako koronnego argumentu w dyskusji, kierujący autobusem użył szczotki. Chwała bogu, że nie miał pod ręką cegły.

Nie wiem, czy ją odzyskał, czy nie. Bo nie o to chodzi. Zastanawiam się, skąd tyle agresji na drodze?

Może trzeba sięgnąć do początku gatunku ludzkiego? Tylko agresja pozwalała przetrwać. Dominowała zasada: zjedz – albo będziesz zjedzony. Homo sapiens, podobnie jak i inne małpy (wyjątek – bonobo) dzięki swej agresji zdobył kolejne terytoria, opanował i podporządkował inne zwierzęta.

Kilkadziesiąt tysięcy lat temu, gdy zaczęła się przygoda naszego gatunku na planecie, nie znano oczywiście dróg, szos i znaków drogowych, ale sukcesywnie zdobywano tereny. Jako gatunek rozpełzliśmy się niemal na cały świat, niszcząc lasy i wszystko, co stało nam na drodze.

Samochód, autobus, droga – to w tej ewolucji ledwie promil czasu. Jako gatunek nie możemy chyba jednak odwyknąć od starych

zachowań. Po prostu samochody i drogi istnieją od zbyt małego okresu, byśmy nauczyli się zachowań nieco bardziej cywilizowanych.

Nie podbijamy już innych kontynentów – bo nie ma takiej potrzeby – ale za wszelką cenę „zdobywamy” terytorium na jezdni. Wrogiem jest nam każdy, kto ten ruch spowolni. Kierujący osobówką na pewno spowolnił ruch, wszak ośmielił się puścić pieszych, no szczyt wszystkiego – to i oberwał szczotką od pana życia i śmierci z Woronicza. Ktoś jedzie za wolno, ktoś wjeżdża na nasz pas, ktoś się zagapia, ktoś chce wyjechać z posesji – od razu staje się wrogiem numer jeden w zdobywaniu przestrzeni, jaką jest droga.

Gdyby kierowca z Woronicza zamiast chwycić za szczotkę, chwycił się najpierw za głowę i odrobinę ruszył rozumem, pewnie by wiedział, że szybciej dotrze do celu nie wdając się w utarczkę. Zablokowanie ruchu by „pogadać” trwało przecież dłużej! I zakończyło się zdarzeniem karygodnym, zdarzeniem, dla którego – i myśl tę dedykujemy kierownikom wszystkich Oddziałów – NIE MA w Spółce usprawiedliwienia. Po prostu tacy kierowcy NIE MAJĄ PRAWA prowadzić autobusów z godłem naszego miasta i logo naszej Spółki! I naprawdę nie przekona mnie tłumaczenie, że są korki, objazdy, tryby SB, za krótkie przerwy,

zbyt źli pasażerowie, niedobrzy ekspedytorzy itp. Takiego zachowania, jakiego dopuścił się nasz pracownik, nie usprawiedliwia nic.

Jeśli dziś puścimy płazem rzut zmiotką, jutro trafi się ktoś, kto użyje kamienia. Pojutrze – ktoś, kto wda się na drodze w bójkę.

Chyba jedynym „usprawiedliwieniem” takich skandalicznych zachowań może być, przywołana na początku, geneza gatunku ludzkiego. Ale doprawdy, jeśli ktoś zachowuje się, jakby dopiero zlaźł z drzewa, niech na nie czym prędzej wraca, a nie siada za kierownicę autobusu miejskiego.

Sławomir Ślubowski

PS Panie kierowco z R-1: obiecałem Panu, że tekst o Pańskim wyczynie powstanie. Lubię dotrzymywać słowa.

Byliście świadkami agresji? Jak sobie radzicie?

Jeśli byliście świadkami agresji na drodze, jeśli doświadczyliście jej od innych uczestników ruchu – napiszcie do nas! Napiszcie, jak, Waszym zdaniem, radzić sobie z agresją. Jak powstrzymać także swoje emocje, bo przecież doskonale wiemy, że często winę ponoszą także inni: rowerzyści, piesi, pozostali kierowcy.

Co robicie w takich sytuacjach?

Piszcie! slawomir.slubowski@mza.waw.pl



Neoplany już nie wyjadą

Zakończona została eksploatacja tej marki. Marki, która służyła nam od listopada 1994 roku. Neoplany były pierwszymi, w całości niskopodłogowymi, autobusami. Jeszcze rok temu mieliśmy ich 28. Jeszcze w lutym 2015 – 23 sztuki.

Neoplany nie odpowiadają jednak współczesnym standardom obsługi pasażerów. Coś, co było dobre ponad 20 lat temu, obecnie jest już passe. Zostaną tylko wspomnienia.



Niespokojna noc

31 lipca

W N41 na Esperanto nieznany pasażer wszczął bójkę z kierowcą. O co poszło – nie wiadomo. Kierowca w trakcie szamotaniny przewrócił

się i uszkodził kolano. Nie mógł kontynuować pracy. Mamy nadzieję, że ujęcie napastnika to dla policji kwestia czasu.

I dostało się kabinie...

1 sierpnia

Nie jest bezpiecznie w nocy, w dzień, jak się okazuje, także nie. Przed południem w Piasecznie jeden z pasażerów 1/709 też miał pretensje do kierowcy. Ubliżał naszemu pracownikowi, a następnie...skopał kabinę. Ten pan w dalszą drogę nie pojechał autobusem, tylko radiowozem, bo został ujęty błyskawicznie. Zastanawiamy się tylko, czemu, u licha, zawiniła kabina?

Bokser z ciężarówki

5 sierpnia

6/145 jechała Łodygową na Żerań, gdy w pewnym momencie zajechała mu drogę ciężarówka. Z ciężarówki wyskoczył mocno napakowany kierowca i uderzył pięścią w szybę kabiny, oraz zaczął drzeć koszulę kierowcy autobusu. Po czym... wskoczył do ciężarówki i tyle go widziano.

Jak tak dalej pójdzie, praca kierowcy autobusu okaże się zajęciem wysokiego ryzyka...

Mocny człowiek...

6 sierpnia

W środku nocy pewien już dobrze naoliwiony dżentelmen zszedł z chodnika mostu Poniatowskiego na jezdnię. Prosto pod 1/N24. I co? I nic! Wstał, otrząpał się, odmówił udzielenia pomocy, wrócił do swego równie naoliwionego towarzystwa i pomaszerował dalej...

...i mniej mocny człowiek

6 sierpnia

Parę godzin później, przed południem, inny pan, co to mleka nie pija, stał w drzwiach 2/174. Stał do chwili, aż mu świat nie zawirował. Mężczyzna upadł na chodnik i z roztrzaskaną głową trafił do szpitala.

Halo, kto nas wiezie?

7 sierpnia

Do stojącego na Centralnym 2/131 podszedł nieustalonej płci ani wieku człowiek i...zabrał kluczyki z kabiny. Nikt mu w tym nie przeszkodził, bo...kierowca, wychodząc z autobusu, nie wziął kluczyków.

Mamy dla pana, panie kierowco, wiadomość doskonałą: jest pan niesłychanym farciarzem. Gdyby ten ktoś po prostu wsiadł za kierownicę, pojechał z ludźmi np. do Wołomina a przy okazji rozbił wóz – dopiero miałbyś pan problemy.

Dwaj piraci i autobus

8 sierpnia

Jeden wyprzedzał na linii ciągłej. Inny w tym czasie wymusił pierwszeństwo. A wszystko to na wąskiej Chełmżyńskiej! Wyprzedzającym autobus linii 145 był kierowca ciężarówki. Za nic miał ograniczenie widoczności i podwójną linię ciągłą. Z kolei z podporządkowanej wyjechało bmw.

Skutki? Ciężarówka uderzyła w autobus, bmw zaryło w krawężnik. Ofiar nie było. Doprawdy to rzadkość, by na tak wąskiej ulicy spotkać dwóch tak nierozgarniętych ludzi.

Nie stoi się na żółtym polu!

12 sierpnia

O tym, że nie stoi się na żółtym polu przy drzwiach, pasażerom można mówić bez końca. I bez skutku. Ale jest na pewno jedna pasażerka, która to zapamięta. To młoda pasażerka 7/138, jadąca z mamą. Mama widocznie też lekceważy przepisy. Skutek? Otwierające się drzwi przygniotły dziewczynce prawą nogę. Na tyle boleśnie, że dziecko trafiło do szpitala.

Lekcja może i bolesna. Ale jesteśmy pewni, że skuteczna. Dla niefrasobliwej mamusi także.

Po(Mroczość)?

13 sierpnia

W Mrokwie kierujący osobówką zbyt się rozpędził. Stracił panowie nad pojazdem i uderzył w tył wjeżdżającego w zatokę 81/728. Następnie odbił się od niego i wpadając do rowu uszkodził jeszcze bok autobusu!

Uderzasz ręką, uszkodzisz nogę!

Do 3/127 bardzo się śpieszyło pewnej pasażerke. Nie zważając na to, że autobus zamyka już drzwi i włącza do ruchu, uderzyła kilkakrotnie ręką w bok pojazdu. Ten zamach na zdrowie autobusu nie wyszedł na zdrowie pasażerke. Przewróciła się i z urazem nogi trafiła do szpitala.

Ona także już wie, że w takich sytuacjach bezpieczniej poczekać na następny kurs.

Dwanaście pedałów i zero rozumu

13 sierpnia

Sześciu dżentelmenów z rowerami (!!!) usiłowało wgramolić się do 054/720. Kierowca odmówił jazdy.

I bardzo dobrze, że w autobusie znalazł się ktoś, kto posiada i kieruje się rozumem. Jak najbardziej popieramy takie działania, panie kierowco.

Sprawna inaczej

14 sierpnia

W 2/157 jechała niepełnosprawna pasażerka i w dość niecodzienny sposób wyraziła swój brak entuzjazmu dla niewłaściwie obsłużonego przystanku [za dużą odległość od krawężnika]. Otóż, owa dama... zablokowała drzwi i uniemożliwiła autobusowi odjazd. Trzeba było interwencji policji. Do kobiety nie przemawiały argumenty, iż do przystanku nie dało się podjechać, bo był zastawiony przez źle zaparkowane samochody.

Cóż. Niekiedy choroba obejmuje swym zasięgiem nie tylko ciało...

Jak upadać, to wygodnie

18 sierpnia

W 4/317 jedna z pasażerek, podczas ruszania autobusu spod świateł, upadła... wprost na przewożone przez innego pasażera, drewniane krzesło.

To się chyba nazywa spaść na cztery łapy?

Nakaz i zakaz

19 sierpnia

Przebudowa ulicy Wołoskiej i związane z tym zmiany w organizacji ruchu dają nieźle w kość. Człowiek naprawdę nie wie, jak ma jechać. W nocy z 18 na 19 sierpnia kierujący N33 na skrzyżowaniu Wołoskiej z Domaniewską chciał skrócić w lewo i zajął lewy, skrajny pas. Był tam namalowany zresztą lewoskręt. Taka organizacja ruchu panowała tam od długiego czasu. Aliści okazało się, że drogowcy nagle ją zmienili! Skasowali lewoskręt i autobus musiał pojechać prosto! Jakby tego było mało, niefrasobliwi spece od dróg tak nisko zawiesili prowizoryczne kable do sygnalizatorów świetlnych, że autobus o nie zahaczył i przewrócił dwa sygnalizatory. Kochani budowlańcy, miejcie litość i ogarnijcie ten bałagan na Mokotowie...

Wart tyle, co ślina...

20 sierpnia

Najpierw wymusił pierwszeństwo. Potem ubliżał. A następnie opluł kierowcę. O kim mowa? O szoferze ciężarówki, który dał popalić kierującemu 8/172. Gdy już opluł naszego pracownika, wskoczył do swojej fury i tyle go widziano.

Panie kierowco autobusu! Nie ma się co przejmować takimi delikwentami, warty mi tyle, co ich ślina...

Od medali do koralików

System informacji pasażerskiej kopiowały od Warszawy inne europejskie stolicy. Mija 30 lat od jego wdrożenia



W 1985 roku wprowadzono nowe oznaczenia linii autobusowych, tramwajowych, nowych oznaczeń przystanków i nowych tablic kierunkowych z tzw. „układem koralikowym”.

To była rewolucja. Warszawę zaczęły naśladować inne miasta.

Jednak historia oznakowywania omnibusów, tramwajów, autobusów i przystanków jest znacznie dłuższa.

Mija 151 lat od wprowadzenia słupków przystankowych i pierwszych zasad funkcjonowania transportu publicznego, swobodnego „Regulaminu przewozów środkami lokalnego transportu zbiorowego”. Choć wówczas nie był to regulamin a policyjne zarządzenie.

Najpierw były blaszane tablice

Pierwsze dekoracje zewnętrzne pojawiły się około 1822 roku, tj. wraz z pojawieniem się omnibusów konnych. Były to najczęściej blaszane tablice z nazwą pierwszego i ostatniego przystanku umieszczone na dachu pojazdu. Jednak niemal każdy z omnibusów miał inną, niekiedy bardzo fantazyjną i często zależną od „poczucia estetyki właściciela” czy dostępności materiałów graficznych. Były zatem tablice duże i małe, niemal nieczytelne, dosłownie we wszystkich kolorach tęczy. Niektóre fantazyjnie ozdobione szlaczkami a inne na zwykłej desce.

Jednak wraz z uruchamianiem kolejnych linii omnibusów zapoczątkowano porządkowanie linii, oznaczeń pojazdów i przystanków. Pierwszą próbą uporządkowania galimatiasu informacyjnego było wydanie w 1864 roku Rozporządzenia policyjnego przez Zarząd Jenerał-Policmajstra w Kró-

lestwie Polskim - Fiodora Trepowa, regulującego ruch omnibusów w Warszawie. Był to jakby pierwszy, mówiąc dzisiejszym językiem, „Regulamin przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego”.

Pod koniec 1864 roku kursowało 100, najczęściej 6-cio osobowych¹ omnibusów, ale były także na 8-10 osób. Rzadko który z nich przewoził dozwoloną ilość osób. Najczęściej zabierano dodatkowo 2-3 osoby więcej i jak widać to już wówczas warszawski tabor komunikacyjny był przeciążony.

Ciekawostką wartą odnotowania, jest fakt, że wzorem dorożek wszystkie omnibusy posiadały przyporządkowane tzw. „numery taborowe” wynikające z numeru udzielonej rocznej koncesji. Były to okrągłe emaliowane w kolorze wiśniowym tabliczki.

Zwyczaj umieszczania tzw. tablicy kierunkowej z numerem linii i nazwami przystanków krańcowych najczęściej na dachach pojazdów przeniesiono z czasem na tramwaje konne, a nieco później (w 1908 roku) również na elektryczne. Wraz z powiększeniem się długości wozów tablice kierunkowe stawały się większe, czytelniejsze i dokładniejsze, gdyż pomiędzy nazwami krańców zaczęto wpisywać co ważniejsze ulice.

Jako pierwsze w Warszawie tablice kierunkowe „zeszły” z dachów na burty pojazdów w 1928 roku, a to za sprawą autobusów, które jako pierwsze wprowadziły nowy paryski wzór. Podobnie jak w Paryżu były to już tablice emaliowane 4-o częściowe. Wprowadzono również tablice z numerem i przystankami krańcowymi na przód i tył pojazdu.

¹) Kurier Warszawski nr 135 z 15 czerwca 1864 roku

Złowrogie tablice, złe dzielnice...

Znane obecnie tablice kierunkowe, wewnętrzne a zarazem z informacją na zewnątrz, dwustronne, zawieszane w oknach pojawiły się dopiero podczas okupacji. Niestety, nie do końca wskazywały one kierunek i informowały pasażerów. Raczej czytanie ich wzbudzało wśród wielu pasażerów strach. Złowrogie napisy „Nur für Deutsche” zakazywały wstępu na platformę wszystkim oprócz Niemców, a inne „Nur für Juden” informowały, iż pojazd jest przeznaczony tylko dla Żydów.

Z chwilą uruchomienia komunikacji tramwajowej po II wojnie światowej w 1945 roku informacja pasażerska właściwie nie zmieniła się. Przyjęto przedwojenne i okupacyjne systemy dużych kierunkowych tablic czołowych i kołowych na dachach z numerem linii, a na bocznych ścianach wozów na wysokości dachu niewielkich prostokątnych tablic z numerem linii.

Wprowadzenie do ruchu pierwszych trolejbusów w 1946 roku zapoczątkowało pewne innowacje w tablicach informacyjnych, tak pod względem ich wielkości jak i treści. Obok podawania nazw krańców umieszczano na nich również oznaczenie linii. Po raz pierwszy zaczęto umieszczać je na zewnątrz pojazdu po prawej stronie na styku burty z linią okien. Były dwustronne i tym samym widoczne także dla pasażerów wewnątrz pojazdu.

Pojawienie się pierwszych, powojennych, warszawskich autobusów Chausson APH 47 w lipcu 1947 roku zapoczątkowało, a właściwie był to powrót, do bocznych tablic kierunkowych na burtach autobusów. Podobnie jak przed wojną, na lekko wypukłych, blaszanych i emaliowanych w kolorze białym tablicach umieszczono

czarnymi literami nazwy ulic przy których znajdowały się krańce linii. Na przodzie autobusu, w jego górnej części w tzw. świetlikach umieszczano wykonaną ze sklejk tablicę kierunkową.

Wraz z nadejściem w 1950 roku węgierskich Mavagów dwustronne, boczne tablice kierunkowe oparte na wzorze z trolejbusów zaczęto umieszczać wewnątrz pojazdów.

Wraz z wprowadzeniem linii pospiesznych, na autobusach pojawiły się małe, w zielonym kolorze okrągłe tablice z białymi literami oznaczającymi poszczególne linie. Również i one były umieszczane na wysokości przedniego zderzaka.

Uporządkować galimatias

Pod koniec lat 50-tych powstała taka dowolność tablic, że po ich kształcie, malowaniu można było nie tylko poznać z jakiej tablica i pojazd był zajezdni, ale również „co twórca – grafik zakładowy miał na myśli i co chciał zamianifestować”.

W 1964 roku minister komunikacji wydał zarządzenie w sprawie stosowania dodatkowych górnych świateł pozycyjnych w autobusach komunikacji publicznej i w sprawie tablic kierunkowych tych autobusów². Było to pierwsze w historii tablic kierunkowych tak dokładne i precyzyjne, jak na owe czasy, unormowanie i ukrócenie dowolności. I tak w kilku paragrafach zarządzenia określono, że autobus powinien posiadać:

- przednią, czołową tablicę o wymiarach 800 x 200 mm z literą lub numerem linii i kierunkiem trasy umieszczoną w świetliku lub w dolnej części przedniej szyby,
- tylną z literą lub numerem linii umieszczoną wewnątrz pojazdu nad listwą podokienną po prawej stronie tylnej szyby,
- boczną zewnętrzną z numerem linii i kierunkiem trasy z wyszczególnieniem przystanków krańcowych i ważniejszych po trasie umieszczoną pod listwą podokienną
- wewnętrzną o wymiarach i treści podobnej do zewnętrznej.

Tablice miały być malowane dwustronnie i odwracane na stacjach, przystankach końcowych zgodnie z kierunkiem jazdy. Miały być białe, a blokowy krój liter i cyfr miał być czarny. Dodatkowo numer linii na tablicach bocznych i wewnętrznych miał być w czerwonej obwódce w kształcie koła.

Berliet na taśmach

Z chwilą nadejścia do Warszawy pierwszych Berlietów wkroczyły do autobusów nowe tablice w tzw. podświetlanych kasetach. Zawierały one pewne novum w autobusach, choć wcześniej było one znane m. in. z pociągów podmiejskich. Tym novum były płócienn



taśmy z wymalowanymi trasami, numerami linii umieszczone w zwojach na rolkach, które za pomocą korbki ustawiało się na żądany numer czy trasę. Pomysł był nawet ciekawy i w miarę praktyczny, ale dość szybko, jak to zwykle w warszawskich warunkach, przestał się sprawdzać. Najczęściej z powodów wypadania rolek, zakleszczania się taśmy czy zaginięcia korbki do kasety I tak siłą rzeczy, zamiast informować, dezinformowały.

Wraz z pojawieniem się w 1978 roku Ikarusów, ponownie wynikł problem z tablicami kierunkowymi. Stosowany model nijk nie pasował do autobusów. Stworzono zatem jakby protoplastę obecnych wsuwanych tablic, które umieszczono wewnątrz pojazdu za tylną i przednią szybą, a w specjalnej kasecie podwieszanej w górnej części bocznego okna było miejsce na informację boczną. Tym samym zrezygnowano z 3 rodzajów tablic na rzecz jednej.

Rewolucja, co trwa do dziś

Jednak dość szybko zauważono, że szczególnie przednie i tylne są dość nieczytelne z większej odległości i zaczęto rozważać zmianę tablic i oznaczeń.

Prace rozpoczęto w 1982 roku od analizy stanu i ankiet skierowanych do kierowców, motorniczych i pasażerów z uwzględnieniem każdej z grup. M. in. osób niepełnosprawnych, matek z dziećmi, uczniów, emerytów, itd. Wydzielono grupy pasażerów miejscowych i przyjezdnych a także osób zza granicy.

Po zebraniu i uporządkowaniu wniosków z ankiet i badań opracowano w 1984 roku koncepcję nowego systemu oznaczeń linii komunikacyjnych, który notabene oprócz linii nocnych (dzisiaj to N85 a poprzednio 6xx) istnieje do dzisiaj. Zlikwidowano literowe oznaczenie linii pośpiesznych, podobnie jak linie, które zamieniono na przyspieszone.

W tym samym roku przy Dziale Rozwoju powołano siedmioosobową tzw.

Studencką Grupę Pomocniczą, którą kierował wówczas student Instytutu Transportu Politechniki Warszawskiej – Tadeusz Roszczypała. Zadaniem grupy było zinwentaryzowanie ponad 3 tysięcy przystanków w Warszawie i nadanie im nazw.

Do zespołu powołano również pracowników Akademii Sztuk Pięknych mgr. Ewę Bończak-Hagmajer i Elżbietę Góral, które miały za zadanie opracowanie graficzne całego systemu.

M. in. tabliczki z nazwami przystanków, kasety na rozkłady jazdy, wielkość i krój liter, itd. Warto dodać, że opracowano wówczas na podstawie wyżej cytowanej normy branżowej także używane do dzisiaj tzw. piktogramy informujące o miejscu dla matki z dzieckiem, dla niepełnosprawnego, itd. Opracowano w szczególności również wszelkiego rodzaju tabliczki informacyjne, np. wejście, wyjście, itd.

W połowie 1985 roku powstały pierwsze projekty nowych, tzw. koralikowych tablic wewnętrznych i zewnętrznych jak również tablic przednich i tylnych. Z końcem 1985 roku nowe oznaczenia zaczęto testować i zbierać opinie pasażerów o nich na różnych liniach.

Dobre opinie pasażerów wypromowały nowatorski w skali kraju warszawski system, który następnie kopiowały nie tylko inne polskie miasta. Stał się on swego rodzaju wzorcowym, modelowym systemem informacji pasażerskiej.

Kolejna zmiana w tablicach kierunkowych nastąpiła wraz z nadejściem w 1997 roku 31 Neoplanów N4020, które były wyposażone w przedniej i tylnej ścianie wozu w wyświetlacze elektroniczne firmy „PIXEL”. Była to nowość, która z czasem zainaugurowała dalszy dynamiczny rozwój różnego rodzaju wyświetlaczy w warszawskich autobusach i tramwajach, aż do dzisiejszych wyświetlaczy LED, monitorów, itd.

Jednak i ta nowa technika korzysta z systemu, który powstał 30 lat temu.

2) Monitor Polski nr 65 z 24 września 1964, poz. 302

Nowy konkurs Klaksonu

LUDZIE ZE ZDJĘĆ



Spójrzcie na tę fotografię. To studenci III roku Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej, którzy w sierpniu przyszli do nas na praktyki.

Chwilę tę utrwaliliśmy robiąc im zdjęcie przy autobusie elektrycznym. Jednym z dziesięciu, które obecnie ma Spółka. Zdjęcie wykonaliśmy 3 sierpnia 2015 roku.

Ten „elektryk” jest nowością. Nie wiemy jeszcze, czy za lat dziesięć będzie ich np. ze trzysta i staną się popularne tak, jak jednostki na olej napędowy. Nie wiemy też, czy za lat np. 30 lub 40 miejsce, w którym zrobiliśmy tę fotografię – plac przy Włociańskiej – będzie wyglądało tak samo, czy może się zmieni.

A kim za lat 30 będą ci młodzi ludzie sprzed autobusu?

Zdjęcie – obecnie – może wydać się banalne. Za lat kilkadziesiąt będzie świadectwem czasów, jakie się zaczynały – czasów początku elektryków!

Szukamy Waszych zdjęć. Chcemy pokazać, jacy byliście. Jakie były autobusy, budynki, otoczenie. Ogłaszamy konkurs, jakiego jeszcze nie było. Konkurs na ludzi ze zdjęć. Zwyciężyć może każdy z Was.

Każdy z Was ma w swoich zbiorach jakieś banalne, wydawałoby się, fotografie. Ot, tu siedzi w jakimś ikarusie, tu coś tam dokręca przy „ogórku”, tu stoi w grupce ludzi, którzy palą papierosy...

Każdy z Was robił pewnie fotografie jakichś miejsc. Chwil w życiu. Utrwalał na kliszy czas, w którym żył.

Chcemy pokazać Was i ten czas. Chcemy zobaczyć miejsca, które utrwaliliście.

Zdjęcie z ikarusem, które jeszcze 10 lat temu byłoby banałem, dziś staje się rarytasem. Ale jeśli ktoś, jeszcze rok temu, sfotografował autobus przy Sezamie na Marszałkowskiej, też był świadkiem chwili. Bo Sezamu już nie ma. Nie ma Supersamu, nie ma pawilonu Chemii

na Brackiej, nie ma Oddziału na Chełmskiej, czy Pożarowej, zrównano z ziemią baraczkę dawnego ośrodka szkoleń na Stalowej....

Dużo jest miejsc, które zostały tylko na fotografiach.

Pokażmy te miejsca i ten

czas.

Zobaczmy, jak zmienił się świat i zmieniliście Wy – bohaterowie fotografii.

Czekamy na Wasze zdjęcia. Przesyłajcie je na adres: ul. Włociańska 52, 00-710, koniecznie z dopiskiem „Klakson” i pisemną zgodą na wykorzystanie zdjęcia. Możecie je też przynieść do nas, do pokoju nr 206 na Włociańskiej.

Będziemy je publikować. Może uda nam się stworzyć historię, najcenniejszą historię, bo opowiedzianą Waszymi słowami i Waszymi zdjęciami.

Oczywiście autorów fotografii nagrodzimy upominkami.

Fot. Sławomir Ślubowski



Redakcja Klaksonu pilnie poszukuje kobiety

Szukamy Pani – Małżonki jednego z naszych kierowców. (przynajmniej tak się przedstawiła). Pani napisała do nas list. Bardzo ciekawy. Wysłała go tradycyjną pocztą, naklejając znaczek. To ogromna rzadkość, by ktoś sobie zadał tyle trudu.

Chcielibyśmy ten list wydrukować, bo jest ciekawy, intrygujący, pełen sympatii mimo, że Autorka jest wobec nas krytyczna.

Ale nie możemy tego zrobić. Nadawczyni zapomniała się przedstawić.

Prosimy zatem o ponowny kontakt i przedstawienie się. Gwarantujemy pełną anonimowość, list opublikujemy – jeśli tego sobie Autorka nie życzy – bez podawania Jej nazwiska.

Każdemu, kto pisze do nas, gwarantujemy pełną ochronę danych osobowych.

Woltek? Pstryk? Wałęsa? Jak nazwać autobus elektryczny?

Od Wałęsy po Esia. W ogłoszonym przez nas konkursie na nazwę autobusu elektrycznego dostaliśmy bardzo ciekawe propozycje. Nasza zabawa trwa! Czekamy na dalsze głosy!

Elektryki to nowość i dlatego uważamy, że warto, by miały jakąś swoją, choćby i półoficjalną, nazwę. Zaprośiliśmy Was do zabawy i nie zawiedliśmy się.

– Proponuję Elektrosol – od rodzaju zasilania i nazwy autobusu – pisze Sebastian Żurawski.

Z kolei Tomasz Kurpiewski proponuje nazwę Woltek, a Leszek Peczyński uważa że najprostsze jest najlepsze – niech będą po prostu Elektryki.

Prądowniec to z kolei głos od Mariusza Pamięty. Podobne imię – Prądusie – sugeruje Dariusz Szczepański. On też jest twórcą nazwy Cichobiegi.

W naszej zabawie wzięła także udział, co nas bardzo cieszy, pani kierowca, Magdalena Szymczak z R-2. Zaproponowała Prądziaka. Podobne imię – Prądzik – to sugestia Miro-

slawa Kochmana z R-3.

Z Oddziału R-3 od Kolegi Krzysztofa dostaliśmy sugestię, by autobus nazwać Esio.

Dwóch naszych Czytelników, niezależnie od siebie, proponuje... Wałęsę. To panowie Marcin Pietras i Tadeusz Serafin.

Naszego konkursu wcale jeszcze nie rozstrzygamy. Naszych pomysłodawców prosimy jeszcze o chwilę cierpliwości – nagrody dla tych, do których uśmiechnie się szczęście, dotrą, gdy zbierzemy kolejne propozycje.

Piszcie więc, jak chcecie, by nazwać jednostki elektryczne. Głoszcie też na nazwy, które już zaproponowali nasi Koledzy.

Która z nich najbardziej Wam się podoba? Elektrosol? Prądzik? Woltek? A może jakaś inna? Piszcie!

Nasz adres: slawomir.slubowski@mza.waw.pl

UWAGA!
W sobotę,
19 września,
kolejne już
Dni Transportu
Publicznego!

Tym razem na
terenie Oddziału
R-1 Woronicza.

Przyjdźcie
z rodzinami,
przyjaciółmi,
bawmy się
świetnie w to
doroczne święto
komunikacji.

Publikujemy na tych stronach dwa teksty – Daniela Wiśniewskiego i Grażyny Dobrogockiej. To nasi pracownicy. Ludzie z pasją, choć inna jest pasja Kolegi Daniela, który bierze udział w katorżniczych biegach, a inna – Koleżanki Grażyny, która rusza na Podlasie, by odkryć uroki tego rejonu kraju. Te teksty, tych ludzi łączy jedno – pasja i miłość do tego, co robią. Przeczytajcie, jak o tym napisali.

krew, pot i łzy. bieg katorżnika 2015.

Od kilku lat intensywnie trenuję. Najpierw był to boks tajski. Trenowałem go przez 3 lata m.in. w Klubie Garuda Mua-Thai. Obecnie zajmuję się brazylijskim jiu-jitsu. Trenuję go w Legia Fight Club Warszawa. W maju br. wziąłem pierwszy raz udział w zawodach: XIII Puchar Polski w Brazylijskim Jiu-Jitsu Konin 2015. Mimo, że nie wygrałem walka miała dla mnie ogromne znaczenie. Zmierzyłem się ze swoim strachem, pokonałem niewiarę we własne możliwości, a co najważniejsze podniosłem poziom techniczny swoich umiejętności. Wiem co było słabe, a co było moim atutem w tej walce. Do następnych zawodów przygotowuję się z większą świadomością.

Również od kilku lat biegam. W ubiegłym roku po raz pierwszy wystartowałam w Biegu Katorżnika organizowanym w Lublińcu pod Częstochową. Trasę 10 km wytyczoną wokół jeziora Posmyk w Kokotku pokonałem w czasie 2 godzin i 20 minut. Pogoda była sprzyjająca. Było chłodno. Co jakiś czas padał deszcz. Bieg ukończyłem na 82 pozycji (na 150 startujących o danej godzinie). W tym roku pogoda była piękna i słoneczna, ale dla biegacza niesprzyjająca.

Jak podkreślali organizatorzy biegu, pierwszy raz „Katorżnik” odbywał się w takim upale. Nie było żadnej chmury niebie. Nie spadła żadna kropla deszczu. Bieg odbywa się przez jezioro, szuwały, błota, rowy melioracyjne, wąskie rury, opustoszałe ruiny, lasy, bagna oraz sztuczne przeszkody przygotowane przez wojsko specjalnie dla biegaczy. Woda w tych różnych miejscach była ciepła i było jej naprawdę niewiele. Wszędzie pijawki, pająki i inne żyjątka leśno-wodne. Niektórzy mdleli z upału, wycieńczenia, łamali i skracali nogi, ręce. Pokonywanie zasieków, drutów kolczastych, mostków etc. jest nie lada wyzwaniem. Wydłużoną w tym roku trasę (12,5 km) pokonałem w czasie 2 godziny 24 minuty. Zająłem 22 miejsce (na 170 startujących o danej godzinie). To mój życiowy rekord. Było ciężko,gorąco, lepko. Mottem biegu jest hasło „Katorżnik katuje, upadła i miesza z błotem”. I to jest prawda.

Bieg jest ekstremalny, mimo że trasa nie jest długa. Ilość przeszkód sztucznych i naturalnych czyni ją naprawdę trudną. Warto dodać, że organizatorami biegu są komandosi z jednostki w Lublińcu. Bieg Katorżnika kończy się (o ile się go ukończy) otrzymaniem

żeliwnej podkowy ważącej około 2 kg. Ciężkie żelastwo zmordowanemu katorżnikowi zakłada się na szyję na mecie.

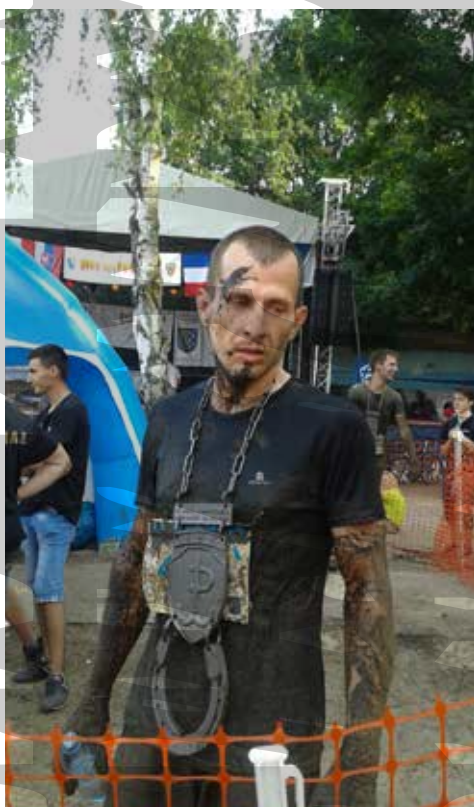
Ktoś może powiedzieć, że taplanie się w błocie w prawie czterdziestostopniowym upale jest co najmniej dziwne. Może i jest. Ale nie dla mnie i nie dla 1400 innych „taplaczy”. Szukanie wymówki dla „nic nie robienia” nie zbliża nikogo do zdrowia. A pokonywanie swojej niemocy psychicznej, ograniczeń własnego ciała jest bardzo budujące i daje mocnego kopa na wiele dni.

Zapisy na Katorżnika ogłaszane są 8 miesięcy przed zawodami i trwają dokładnie..... 5 minut. W zawodach biorą udział Polacy, Niemcy, Czesi, Słowacy, Anglicy i przedstawiciele wielu innych narodowości. Osobne biegi są dla mężczyzn, osobne dla kobiet. Razem z Katorżnikiem jest też bieg dla małych dzieci (tzw. mały katorżnik) i bieg Babci i Dziadka. W tym roku po raz pierwszy był bieg dla osób po przeszczepach.

Ruch to zdrowie. Bez żadnych wiekowych ograniczeń.

Pozdrawiam!

Daniel Wiśniewski, kierowca, zajezdnia Ostrobramska



Piękna nasza Polska cała, czyli... *Rowerem przez Podlasie*

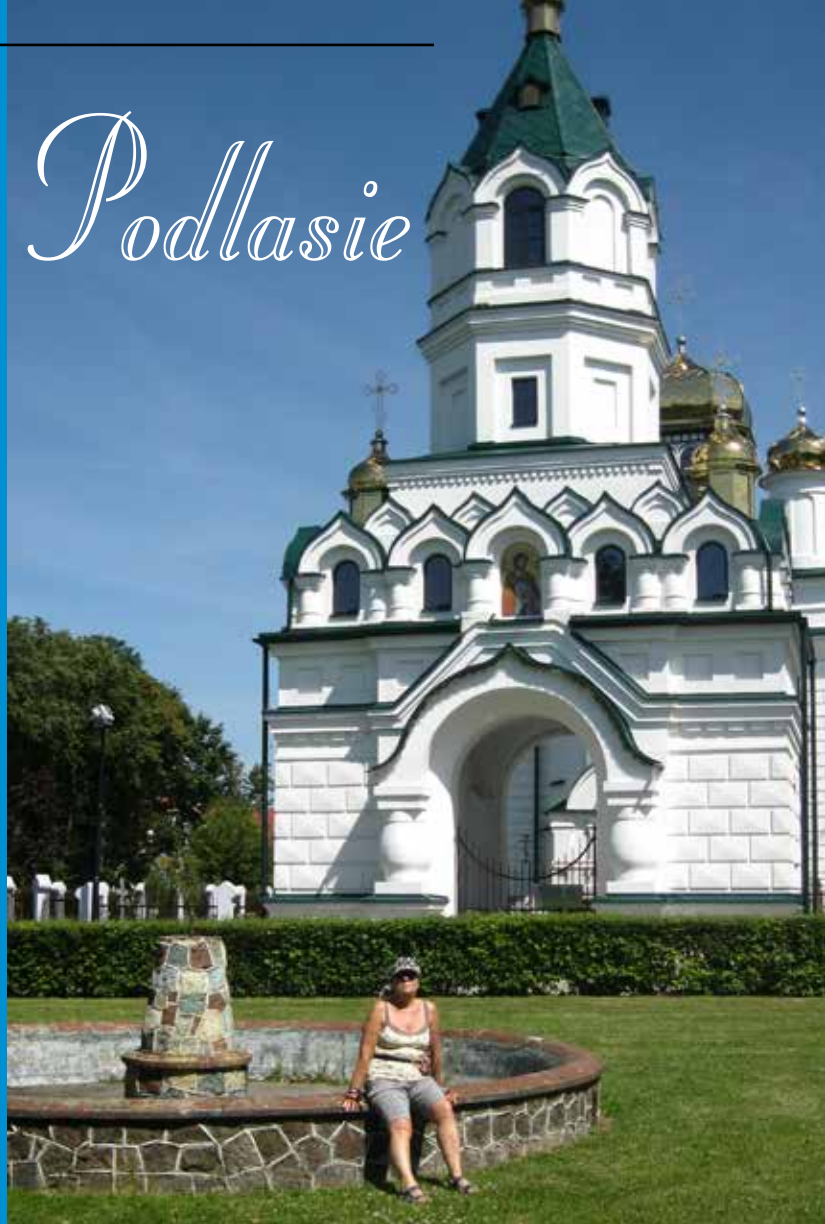
Chciałabym zachęcić Koleżanki i Kolegów do spędzania urlopów aktywnie i zdrowo tj. rowerowo. Już od kilku lat urlopy spędzam właśnie w ten sposób: wybieram miejscowość w ciekawym regionie (ostatnie trzy lata to Podlasie). Jest to zwykle gospodarstwo agroturystyczne. Wybrana miejscowość jest bazą wypadową po okolicznych zabytkach i ciekawych miejscach. W tym roku postanowiłam zapoznać się z historią Tatarów. Okazało się, że oprócz miejsc, w których rzeczywiście można się z tą historią zetknąć (Bohoniki, Kruszyniany) napotkać można lokalne ciekawostki. Np. w Sokółce znanej z reklam wyrobu okien i drzwi zobaczyć można piękną cerkiew, zabytkowe kościoły, ale także Cmentarz żołnierzy radzieckich. Intrygujący był wśród nagrobków poległych w 1941-44 żołnierz, jeden z nich. Napis głosił, że leży tu Polak zmarły w... 1957r. Dopiero po powrocie, z wyszukanej w internecie notatki wynikało, że był to sekretarz KP PZPR w Sokółce, który popełnił samobójstwo. Ksiądz nie chciał pochować zwłok na cmentarzu katolickim komunisty-ateisty i do tego samobójcy. Dlatego zmarły trafił na cmentarz żołnierzy radzieckich.

Niewątpliwą atrakcją Sokółki jest zalew. Kąpielisko pamiętające czasy PRL-u, ale czyste i zadbane. Trochę aura zmusiła mnie do szukania miejsc kąpielowych. Co prawda w okolicy nie ma zbyt wielu miejsc, gdzie można było się schłodzić, ale trafiłam na piękne miejsce (piasek i kryształowa woda) w Kundzinie. Powstało tu kąpielisko w miejscu dawnej kopalni żwiru. Dowiedziałam się, że w czasie eksploatacji woda zalała wyrobisko, ledwo uratowano sprzęt. Kiedy wybrałam się na wycieczkę do Supraśla (35 C w cieniu) okazało się, że w tej miejscowości oprócz pięknych zabytków, jest także sanatorium i zalew na rzece Supraśl. Zdumiewający kolor miała tu woda – była czarna jak smoła. Oczywiście nie brudziła i była cudownie chłodna. Ponieważ przyjemne łączyłam z pożytecznym, moje wyprawy obejmowały zarówno przyrodę jak i ciekawe miejsca.

I tak w Poczopku zwiedziłam pięknie zorganizowane SILVARIUM, a Kopnej Górze ARBORETUM. Niedaleko Sokółki w Kol. Słoję natknęłam się na ogromną plantację borówki amerykańskiej, natomiast pod Krynkami plantację aronii. Piszę o tym, bo skala tych upraw jest ogromna, "jak okiem sięgnąć". Pierwszy raz widziałam też uprawy gryki o takim zasięgu. Miód gryczany z tych okolic jest wyśmienity. Duże wrażenie zrobiło na mnie wejście do meczetu w Bohonikach i Kruszynianach gdzie potomkowie Tatarów opowiadają o historii i zwyczajach. (w Kruszynianach obszerniej). W czasie wyprawy do Krynek dowiedziałam się, że chociaż leży na Szlaku Tatarskim, była miejscowością gdzie 95% ludności stanowili Żydzi. Piszę „była”, bo dziś nie mieszka tu ani jeden „starozakonny”.

Muszę też wspomnieć o spotkaniu na granicy. Z Krynek do granicy z Białorusią „rzut beretem”. Kiedy robiłam zdjęcia, w ciągu paru sekund podjechał samochód i Służba Graniczna przystąpiła do formalności. Okazało się, że nie czatują na spragnionych widoku zaoranej ziemi, ale rutynowo patrolują granicę. Sprawdzanie personaliów przez celnika trwało kilka minut, w tym czasie celniczka, bardzo miła, chętnie informowała, gdzie warto dobrze zjeść. Przez 2 tygodnie przejechałam 433 km. Poznałam innych rowerzystów, zobaczyłam i poczułam to, co z samochodu jest niemożliwe do uchwycenia. Zapach lasów i pól, skoszonych łąk. Widok bocianów na łąkach. Zachęcam do sprawdzenia na własnej skórze.

Grażyna Dobrogocka
*Jeśli chcielibyście podzielić się z nami
swoimi wakacyjnymi wspomnieniami, piszcie!
Chętnie je opublikujemy.*



Mamy konkurs, mamy nagrody!

Obecny rok dla miłośników komunikacji jest rokiem wielu rocznic związanych z warszawską komunikacją. Wpisujemy się w ten trend i pytamy:

W którym roku wyjechał na warszawskie ulice ostatni trolejbus (dla ułatwienia jest to okrągła rocznica) i jak popularnie nazywano radzieckie trolejbusy w latach 80-tych.

Wiecie? Piszcie!

slawomir.slubowski@mza.waw.pl

GRATULUJEMY, PANIE PIOTRZE!

Piotr Jakubczak jako jedyny odpowiedział poprawnie na zagadkę z poprzedniego numeru. Brzmiała ona:

W latach 70-tych kierowcy MZK pasjonowali się rywalizacją o tytuł najlepszego kierowcy w kraju. Finały zawodów były transmitowane na żywo przez ogólnopolską telewizję.

Proszę podać o jaki tytuł dodatkowo, obok najlepszego kierowcy, walczyli kierowcy i jak nazywali drużynę MZK startującą w zawodach kierowcy z MPT, PKS, itd.

Prawidłowa odpowiedź: Dżentelmen jezdni, a drużynę nazywano „Czerwoniacy”.
Panie Piotrze, gratulujemy!

A lato było piękne tego roku. . .

...I można było zobaczyć niejedną piękną kobietę!
Na zdjęciu nasza Koleżanka, Grazyna Dobrogocka.
Czyż może być nie żal takiego lata?



Taki to kraj

Uważaj, gdzie parkujesz!

27-latek z Wejherowa postanowił zaparkować. Wjechał...na wewnętrzny parking policyjny. Ponieważ nieco bełkotał, policjanci sprawdzili go na obecność narkotyków. Wyszło na to, że jest po kokainie, oraz nie ma prawa jazdy. Teraz grożą mu dwa lata odsiadki.

Wniosek: parkować trzeba umieć.

Bo chciała ominąć kota...

Złamana ręka i noga. Tak zakończyło się dla 33-letniej motocyklistki z Płocka niefortunne zjeżdżanie do rowu. Kobieta wpadła do rowu, bo wybiegł jej na drogę...kot. Chciała go ominąć.

Nie wiemy, czy kot był czarny, ale szczęścia na pewno nie przyniósł...

Uwaga, olsztynianin!

Od jesieni w Olsztynie zaczną kursować tramwaje. Miasto z tej okazji wyda specjalny Tramwajowy Poradnik Drogowy. Będą w nim opisane zasady ruchu drogowego na przecięciu jezdni i torów. Magistrat i policja zgodnie twierdzą, że mieszkańcy Olsztyna, gdzie do tej pory tramwajów nie było, mogą mieć problemy i dojdzie do licznych wypadków. Poradnik ma temu zapobiec.

Zaczynamy bać się w Warszawie samochodów na olsztyńskich blachach...

Babcia pod gazem

Starsza pani i jej wnuczek zostali ranni, gdy prowadzony przez kobietę samochód zjechał z drogi i uderzył w słup. Do wypadku doszło pod Kielcami. Okazało się, że prowadząca miała... 2,5 promila!

Za ciężcy pasażerowie

W Kielcach postawiono nowe wiaty. Pomyślano nawet o ławkach. Jednak nadają się tylko do wymiany. Powód? Zastosowano za miękkie drewno i pod ciężarem ludzi ławki się uginają. Naszym zdaniem ławki są dobre, to kielczanie powinni przestać jadać w fast-foodach, przejść na jakąś dietę i wtedy wszystko będzie ok.



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