



klakson waw

POTRAFIĄ SPROSTAĆ EKSTREMALNYM SYTUACJOM

KIEROWCY DO DZIAŁAŃ SPECJALNYCH

str. 3

EFEKT KONSTRUKTYWNYCH ROZMÓW

SĄ PODWYŻKI!

str. 2

PREZES MÓWI: SPROSTAMY WYZWANIOM ELEKTROMOBILNOŚCI, BĘDZIEMY NAJLEPSI

ELEKTRYCZNY IMPULS Z POLSKI

str. 12



DOBRA ATMOSFERA ROZMÓW + CHĘĆ KOMPROMISU = WYŻSZA PENSJA

ADSTAW



Nie było łatwo, ale wszyscy chcieli się dogadać. Efekt? Związkowcy są zadowoleni z porozumienia z Zarządkiem

DOGADALI SIĘ! SĄ PODWYŻKI!

POROZUMIENIE DLA PRACOWNIKÓW

Już za kilka dni, po najbliższej wypłacie, pracownicy naszej Spółki obudzą się w zupełnie nowej rzeczywistości. Od 300 do 400 złotych podwyżki, a dodatkowo połowa premii przeniesiona do podstawy wynagrodzenia to bardzo realny zastrzyk gotówki, który bardzo poprawi domowe budżety. Wszystko dzięki porozumieniu osiągniętemu przez Zarząd Spółki i wszystkie organizacje związkowe funkcjonujące w Miejskich Zakładach Autobusowych.

To warto docenić, ponieważ udało się osiągnąć kompromis, który w ostatecznej wersji zadowolił wszystkie (!!!) organizacje związkowe. Zarząd zaś uczynił ogromny wysiłek, aby wygospodarować i wynegocjować środki na godne podwyżki dla swoich pracowników.

Najwięcej zyskają kierowcy z najniższej dotychczas stawki wynagrodzenia. Oni otrzymają 400 złotych brutto podwyżki (na etat).

Przedstawiciele pozostałych grup zyskają 300 złotych brutto. Do tego dochodzi 300 złotych przeniesionych z premii do podstawy wynagrodzenia. To istotna zmiana, ponieważ to na podstawie pensji zasadniczej zostanie wyliczona nasza emerytura. To przyszłość, natomiast w teraźniejszości należy pamiętać, że to z wyższego wynagrodzenia zasadniczego wyliczane są stawki należnych dodatków kodeksowych.

Wyższe zarobki otrzymają też pracownicy zaplecza oraz umysłowi. Tu podwyżka wynagrodzenia osiągnie poziom 300 złotych brutto na etat. Do tego 200 złotych z premii zostanie przeniesione do podstawy wynagrodzenia.

Specjalnym bonusem będzie 1000 złotych brutto wypłacone w maju w postaci jednorazowego świadczenia. To realizacja zamiarów Zarządu Spółki, aby pracownicy odczuli skutki podwyżki za okres już od 1 stycznia 2018 roku.

- Cieszymy się z osiągniętego porozumienia, ponieważ dzięki niemu nasi pracownicy już w maju odczują pozytywne efekty podwyżki - mówi Jan Kuźmiński, Prezes Zarządu. - Bardzo mocno chciałem podkreślić bardzo dobrą atmosferę rozmów, która zapanowała po zmianach w kierownictwie zakładowej „Solidarności”. Zamiast wcześniejszej konfrontacyjnej ściany, mieliśmy wreszcie wzajemne zrozumienie potrzeb pracowników i możliwości finansowych Spółki. Dziękuję szczególnie przedstawicielom związków reprezentatywnych - „Solidarności” i ZZPKM, którzy szczególnie wiele energii włożyli w opracowanie dokumentu porozumienia.

Szczegóły porozumienia zostały wywieszone w gablotach Zarządu we wszystkich Oddziałach Spółki.

Fot. Adam Stawicki

ADSTAW

Rozpoczyna się ekologiczna rewolucja w Spółce. Mamy już oferty i wkrótce poznamy dostawcę 80 autobusów gazowych. To największa liczba tego typu pojazdów kupowana jednorazowo w kraju. Już za dwa lata będziemy dysponowali flotą niemal 150 pojazdów na gaz. To da nam pozycję krajowego ekologicznego lidera w dziedzinie komunikacji miejskiej.

Nowe autobusy gazowe mają wyjechać w pierwszej połowie przyszłego roku. Będzie to 50 autobusów przegubowych i 30 pojazdów klasy maxi napędzanych sprężonym gazem

ziemnym (CNG). Mają trafić na Kleszczową. Chętne do zrealizowania dostaw dla stolicy są dwie firmy: Solaris Bus & Coach oraz MAN Polska. Jednocześnie rozstrzygnięto przetarg

GAZOWCE ZMIENIA MZA

na dziesięcioletnie dostawy gazu, a jako zwycięzcę wskazano konsorcjum PGNiG Obrót Detaliczny i Gaz Sp. z o.o..

To pierwszy etap drogi MZA do zupełnie nowej rzeczywistości. Do tej pory mogliśmy szczycić się dostawami autobusów w pełni

niskopodłogowych, klimatyzowanych i co wcale nie jest oczywistością w kraju i za granicą, fabrycznie nowych. Teraz czynimy kolejny krok. Firma nie będzie już kupowała autobusów napędzanych olejem napędowym, skupi się wyłącznie na alternatywnych napędach nisko lub bezemisyjnych. Już za dwa lata nasza Spółka będzie posiadała ponad 300 pojazdów gazowych i elektrycznych. To świetna informacja zarówno dla naszych pracowników, jak i pasażerów. Będziemy mieli autobusy znacznie bardziej ciche i ekologiczne.



Taka ekipa da sobie radę w każdej sytuacji!
Fot. Piotr Stopa

KIEROWCY DO DZIAŁAŃ SPECJALNYCH

ONI JUŻ WIEDZĄ JAK REANIMOWAĆ DZIECKO, JAK REAGOWAĆ W SYTUACJI OTWARTEGO ZŁAMANIA RĘKI CZY MOCNEGO KRWAWIENIA, WRESZCIE JAK EWAKUOWAĆ LUDZI Z ZADYMIONEGO AUTOBUSU CZY SAMOCHODU. 21 PRACOWNIKÓW NASZEJ SPÓŁKI PRZECIWCZYŁO W PRAKTYCE EKSTREMALNE SYTUACJE DROGOWE UŻYKUJĄC CERTYFIKAT RATOWNIKA DROGOWEGO.

Każdy kierowca Miejskich Zakładów Autobusowych przechodzi regularnie szkolenia z zakresu pierwszej pomocy przedmedycznej. Dzięki temu pracownicy naszej Spółki są oswojeni z trudnymi sytuacjami zagrożenia życia i nie boją się reagować na nie w trakcie codziennej służby. W zeszłym roku ponad 30 razy – trzykrotnie częściej niż kilka lat temu, kierowcy przystępowali do akcji ratowania pasażerów i napotkanych pieszych. Wielokrotnie reanimowali ludzi w sytuacji zatrzymania akcji serca, obejmowali też opieką osoby nieprzytomne czy będące w trakcie ataku padaczki. Na naszych pracowników, którzy wykazywali się społeczną postawą czekały oczywiście nagrody od władz miasta i Zarządu MZA.

Organizowane przez Dział Szkoleń szkolenie z dziedziny

ratownictwa drogowego na razie ukończyło 21 pracowników Spółki, wybranych spośród osób, które w ostatnich latach wykazali się społeczną postawą i ratowali zagrożone życie bądź zdrowie ludzkie. Chętnych jest zdecydowanie więcej i będą oni ćwiczyli w kolejnych turach zajęć. Szkolenie z ratownictwa drogowego to kolejny poziom zaawansowania

w nauce pomocy poszkodowanym pasażerom czy ofiarom wypadków na drodze. W ciągu dwóch dni poznaje się, oprócz klasycznych technik reanimacji czy opatrywania ran, także sposoby używania defibrylatora (różne dla dorosłych i dzieci), zabezpieczenia otwartych złamań i urwanych kończyn. Uczestnicy ćwiczą też ewakuację pasażerów z zadymionego autobusu, a potem sami próbują wydostać się z zasnutego gryzącym dymem samochodu osobowego mającego zablokowane drzwi i okna. Na koniec czeka ich jeszcze nie lada zadanie przecięcia niezwykle trwałe, klejonej przedniej szyby samochodu. Wszyscy uczestnicy szkolenia uzyskali certyfikat Ratownika Drogowego. Wkrótce dołączą do nich kolejni nasi pracownicy.

Fot. Adam Stawicki



Pamiętajcie, jeśli zajdzie konieczność opuszczenia samochodu przez okno, najpierw „wychodzi” głowa!

**TO WYJĄTKOWY ROK DLA WARSZAWY.
W STOLICY I JEJ OKOLICACH RUSZĄ
DWIE WAŻNE PLACÓWKI MUZEALNE,
W PRZYPADKU TRZECH KOLEJNYCH
MOŻNA LICZYĆ NA POCZĄTEK PRAC
BUDOWLANYCH.**



ROK MUZEÓW

W pierwszej kolejności Warszawiacy będą mieli możliwość sprawdzenia oferty Muzeum Warszawy. Trwający kilka lat remont zespołu jedenastu kamienic na Rynku Starego Miasta zakończył się co prawda jeszcze w zeszłym roku, ale jak na razie zwiedzać można tylko część nowej ekspozycji zgromadzonej w osiem gabinetów tematycznych. Prawdziwy finał inwestycji planowany jest na 9 czerwca. Wtedy zostanie udostępnionych 13 kolejnych gabinetów (Galanterii Patriotycznej, Ubiorów, Brązów Warszawskich, Rysunku Architektonicznego, Relikwii, Zegarów, Schielów, Fotografii, Detalu Architektonicznego, Planów i Map Warszawy, Ludwika Gocla, Medalii, Opakowań Firm Warszawskich)

W sumie w odnowionym Muzeum Warszawy będzie można obejrzeć ponad siedem tysięcy eksponatów. Zwiedzanie wystawy głównej Muzeum Warszawy może mieć różnorodny charakter. Osoby lepiej znające historię miasta przejdą spacerem wśród rzeczy, w swoim tempie i wybraną przez siebie

trasą, dzięki czemu ułożą własną opowieść o Warszawie. Inni pójdą śladem sześciu rzeczy wiodących wyróżnionych na ekspozycji oraz szerzej przedstawionych w książce towarzyszącej wystawie głównej pt. „Rzeczy warszawskie”. Można też zdać się na dostępny w cenie biletu wstępu audio-przewodnik, który krok po kroku prowadzi przez gabinety tematyczne.

Niepewna jest nadal data otwarcia kolejnej ważnej placówki – Muzeum Piłsudskiego w Sulejówku. Inwestycja zmagą się z kolejnymi opóźnieniami. Początkowo pierwsi zwiedzający mieli pojawić się jeszcze w grudniu zeszłego roku, teraz kolejnym terminem, również jednak zagrożonym, jest listopad 2018, kiedy wypada setna rocznica odzyskania niepodległości. Powodem najnowszych problemów jest zalanie terenu budowy przez wodę.

Muzeum Piłsudskiego o powierzchni pięciu tysięcy metrów kwadratowych ma pełnić funkcję centrum edukacyjnego o życiu i doświadczeniach Marszałka. Obiekt złożony z trzech

surowych betonowych brył został zaprojektowany przez Krzysztofa Jaraczewskiego – architekta i jednocześnie dyrektora placówki, a prywatnie wnuczka Józefa Piłsudskiego. Oprócz wystawy stałej znajdzie się tu strefa edukacyjna czy restauracyjna.

Naprawdę wielkie inwestycje dopiero się jednak rozpoczynają. To Muzeum Sztuki Nowoczesnej (20 tysięcy metrów kwadratowych), Muzeum Historii Polski (44 tysiące metrów kwadratowych), wreszcie nowa siedziba Muzeum Wojska Polskiego.

Fani sztuki nowoczesnej doczekali się niedawno, ogłoszonej przez prezydent Hannę Gronkiewicz-Waltz, decyzji o pozwoleniu na budowę Muzeum Sztuki Nowoczesnej.

– Z pewnością jest to jedna z najbardziej oczekiwanych przez mieszkańców inwestycji kulturalnych w stolicy, kolejny



ważny element w przestrzeni miasta. To jeden z naszych flagowych projektów, o ogromnym znaczeniu dla rozwoju Warszawy – powiedziała Hanna Gronkiewicz-Waltz.

W nowym gmachu znajdą swoje miejsce dzieła sztuki (obecnie 400 autorstwa artystów z Polski i zagranicy) zgromadzone już przez muzeum działające od 2008 w kolejnych tymczasowych siedzibach – pawilonie „Emilia” przy ulicy Emilii Plater a obecnie nad Wisłą, na skwerze Stanisława Skibniewskiego.

Nowa siedziba MSN ma być oddana w roku 2021. W tym samym roku otwarcie obiektu przy Cytadeli zapowiada dyrekcja Muzeum Wojska Polskiego. Obecnie komisja przetargowa ocenia oferty firm chcących wykonać prace budowlane. Od kilkudziesięciu lat zbiory polskiego oręża eksponowane są w jednym z bocznych pawilonów Muzeum Narodowego. We własnej siedzibie będzie wreszcie możliwość pokazania dużo większej części kolekcji. Jedna z dwóch planowanych części będzie mieściła wystawę stałą, druga zaś pomieszczenia magazynowe, edukacyjne i biurowe. Budynki: północny i południowy będą tworzyły pierzeje odtworzonego placu Gwardii, który będzie miejscem uroczystości i deflad.

Od strony wschodniej plac Gwardii dopełni gmach największego z planowanych w Warszawie muzeów. Muzeum Historii Polski będzie liczyło aż 45 tysięcy metrów kwadratowych – dwukrotnie więcej niż planowano pierwotnie (niemal połowa galerii handlowej Arkadia – jednego z największych centrów w Europie). Muzeum ma być miejscem edukacji historycznej, patriotycznej i obywatelskiej, a w jego radzie programowej zasiadają wybitni specjaliści tacy jak prof. Henryk Samsonowicz czy prof. Wojciech Roszkowski. Pierwsi zwiedzający mają pojawić się w MHP w roku 2020, na razie jednak władze placówki zmagają się z przetargiem, w którym wszystkie oferty przekroczyły o kilkadziesiąt milionów złotych kosztorys przygotowany przez zamawiającego.



KARTKI Z WARSZAWSKIEGO KALENDARZA: **29 KWIETNIA 1934**

OTWARTO LOTNISKO NA OKĘCIU

Otwierano je z wielką pompą, mimo, że...miało być tylko tymczasowe, gdyż docelowe lotnisko planowano na Gocławiu. W przeddzień oficjalnej inauguracji na Okęcie przylecieli z całej Europy ministrowie komunikacji i dyrektorzy linii lotniczych.

Autorem projektu był Edward Seidenbeutel. Oprócz poczekalni pasażerowie mieli możliwość skorzystania z urzędu pocztowego i restauracji. W budynku dworca mieścił się także urząd celny i posterunek policji.

Z nowego lotniska w 1934 r. samoloty PLL LOT latały do Gdyni przez Gdańsk, do Berlina przez Poznań, do Wiednia przez Kraków i Brno, do Salonik przez Lwów i Bukareszt, do Tallina przez Wilno i Rygę oraz do Katowic. Aby poprawić połączenie portu lotniczego z centrum Warszawy zbudowano i otwarto w sierpniu 1934 r. „autostradę im. Żwirki i Wigury”, upamiętniającą polskich lotników, zwycięzców zawodów „Challenge” w 1932 r. Dodatkowo dla wygody pasażerów przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej z Al. Jerozolimskimi ułożono punkt obsługi z dodatkową poczekalnią, zaś pomiędzy tym punktem a samym lotniskiem utworzono specjalną linię autobusową.

1 MAJA 1960

SYRENA SPORT PODBIJA PUBLIKĘ

W FSO oficjalnie zaprezentowano prototyp Syreny Sport.

Wygląd nowego auta przyprawił o szybsze bicie serca niejednego miłośnika motoryzacji, choć od początku zapowiadano, że auto nie zostanie wprowadzone do masowej produkcji. Wieść o Syrenie Sport dotarła nawet za granicę. Jeden z włoskich dzienników widział z polskiej konstrukcji „najbardziej nowoczesny, elegancki i sportowy produkt z branży motoryzacyjnej powstały za kurtyną”.

Napęd samochodu stanowił silnik S16, autorska polska konstrukcja stworzona dla tego modelu, przykuwające największą uwagę nadwozie wykonano z tworzyw sztucznych. Pozostałe elementy konstrukcyjne zamontowano z części standardowej Syreny.

Niestety, prototyp nigdy nie wszedł do produkcji.

7 MAJA 1974

POWOŁANIE SPOŁECZNEGO KOMITETU OPIEKI NAD STARYMI POWĄZKAMI

Inicjatorem Komitetu i jego kierownikiem (do swej śmierci w 1999 r.) był Jerzy Waldorff.

Od 1975 r. znakiem firmowym Komitetu stały się kwesty urządzane w Dzień Zaduszny na Starych Powązkach. Do kwestowania udało się zaprosić znanych aktorów warszawskich scen oraz innych postaci życia publicznego. Dzięki temu zainteresowanie losom niszczących pomników udało się wprowadzić do powszechnej świadomości, a to z kolei zaowocowało odnowieniem ponad 1300 zabytkowych obiektów na terenie cmentarza.

RAPORTY. CIĄG DALSZY NASTĄPIŁ

W obronie kierowcy z linii 117

Obrzucali kierowcę wyzwiskami. Grozili. Byli agresywni. Tak zapamiętał grupę młodzieży kierowca z linii 117. Czy to jać żule ze Szmulek? Nie! „Miłośnicy” komunikacji!

W poprzednim Klaksonie w „Raportach” w notce „Złota młodzież i ospała policja” opisaliśmy zdarzenie z 23 lutego. Wg relacji kierowcy 06/117 grupa młodych ludzi po zwróceniu im uwagi zaczęła się agresywnie zachowywać. Na krańcu nie chcieli wyjść. Nagrywali kierowcę komórkami, obrzucali wyzwiskami. Nasz pracownik był tak zdenerwowany, że nie mógł już prowadzić.

Jakież było nasze zdumienie, gdy... odezwali się do nas sprawcy tego zajścia! Mieli... pretensje że o tym napisaliśmy! Woleli jednak, na wszelki zapewne wypadek, pozostać anonimowi.

Wychodzimy na bandytów

„My - miłośnicy - wychodzimy na tych złych, w tym przypadku wręcz bandytów” – pisze w mejlu do redakcji jeden z uczestników zdarzenia, podpisując się tylko imieniem Piotr. Ma zapewne nieco za uszami, skoro jego list, choć pełen pretensji, jest anonimem. „Wszystko zaczęło się na pętli Gocław – pisze Piotr – a dokładnie od sfotografowania deskorolki. Kierowca po zrobieniu zdjęcia zaczął wymachiwać rękoma i pozdrowieni zostaliśmy środkowym palcem, na co odpowiedziałem tym samym”

Kierowca – wg relacji Piotra – miał jakoby zwyzyszczać młodzież i stwierdził, że nie zabierze jej do centrum. Koniec końców jednak zabrał.

„Dojechaliśmy do krańca – pisze Piotr. – Po paru sekundach kolega krzyknął „Otwórz drzwi pajacu!” kierowca się zaśmiał i powiedział, że nie otworzy nam drzwi. Wyszliśmy używając awaryjnego otwierania drzwi. Z kierowcą wymieniliśmy się jeszcze paroma zdaniem przez szybę”.

„Żadna ze stron nie groziła pobiciem. Co do napisania skargi to była informacja, a nie groźba.

Jedyne co zostało sfilmowane to ZF i silnik

w tym wozie... Nie ma zakazu nagrywania w miejscach publicznych, poza tym nagrywaliśmy z tyłu.

Nie chcieliśmy wyjść na krańcu? Nie mogliśmy wyjść przez zamknięte drzwi, tak jak pisałem, kierowca nie chciał nas wypuścić. Mimo wszystko wyszliśmy...”

Deskorolka wam się podoba?

Jego relację, po części, uzupełnia drugi uczestnik tej eskapady, Adam. (też anonim, przecież wstyd się przedstawić)

„Ja razem z dwoma kolegami wybraliśmy się na przejażdżkę autobusem linii 117, nr taborowy 8024. Kiedy dotarliśmy na pętli, spotkaliśmy tam jeszcze 2 kolegów. W sumie było nas pięciu. Koledzy zrobili zdjęcie pojazdu, kierowca zaczął wymachiwać rękami, pukać się w czoło i pokazał środkowy palec. Po tym zdarzeniu wybrałem się razem z dwoma kolegami w celu przejazdu na Dworzec Centralny.

Kierujący wjechał w zatoczkę (nie zatrzymał się) i ruszył dalej. Po jakimś czasie wyłonił się znowu z zła skrzyżowania. Otworzył pierwsze drzwi. Wyraźnie nie chciał nas wypuścić do pojazdu. Zagroził drogę, chciał dzwonić na straż miejską. Wyzywał od bezdomnych, chciał mi sprawdzić kartę miejską, nie dałem mu. Po takiej wymianie zdań wpuścił nas do środka po tych słowach: „Deskorolka wam się podoba? Jedziecie do centralnego i tam wysiadacie ale k...grzecznie!” Koledzy zaczęli nagrywać pojazd: dźwięki skrzyni biegów i silnika. Ja nie nagrywałem. Na dworcu centralnym mieliśmy wysiąść kiedy kierujący przyciął w drzwiach kolegę. Drugi kolega krzyknął do niego: „Otwórz drzwi pajacu” kierowca stwierdził że tego za wiele i dzwoni na policję”.

Chamstwo nie ma usprawiedliwienia

Tyle bohaterowie zajścia. Nie mamy monitoringu, by bezspornie ustalić jego przebieg. Nawet, jeśli kierowca zachował się wobec młodzieży nietaktownie, to nie jest to powód, by na niewłaściwe zachowanie reagować jeszcze gorszym zachowaniem. Ci pseudomiłośnicy, silni tylko w grupie,



zachowali się jak żule. Obrażanie pracownika pełniącego służbę publiczną, siłowe otwieranie drzwi – czy to są standardy zachowania w środkach komunikacji publicznej? Czy takie są „standardy” środowiska miłośników? Robert Człapiński, prezes Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, twierdzi, że nie zna osób, które napisały do nas listy.

Oni, choć oburzeni że Klakson ośmielił się napisać o zdarzeniu, wstydzą się podawania swoich nazwisk. Być może słusznie.

Komentarz

MOŻE POMOŻE PAŁKA?

Wezwana na miejsce tego incydentu policja zjawiała się, gdy po naszych bohaterach nie było śladu. Normalne. Nie dziwi nas to. A jednak trochę szkoda.

Gdy dostaliśmy informację o tym zdarzeniu byliśmy przekonani, że jakaś hałastrza ze Szmulek urządziła sobie „wesoły autobus”. W głowie nam się bowiem nie mieściło, że bluzgać na kierowcę, wyrywać drzwi mogą miłośnicy komunikacji!

Drodzy panowie, którzy jesteście silni tylko w grupie: zasady dobrego wychowania wynosi się z domu. Dom też powinien uczyć zasad korzystania z publicznych środków transportu. Jeśli nie znacie tych zasad, to doprawdy szkoda, że nie było tam policji. Może kilka pałek sprawiłoby, że byście chociaż odrobinę zmądrzeli.

**> BANDZIOR BIJE NA MŁOCINACH!****> 10 MARCA**

Kierujący N46 dostał pięścią w twarz tylko za to, że...poprosił pasażera, by na krańcu opuścił autobus. Kierowca trafił do szpitala. Mamy nadzieję, że bandyta trafi do więzienia.

> NERWOWY NARÓD**> 12 MARCA**

Godzina 16:34 – przy Łazienkach w 116 dochodzi do awantury między pasażerami, trzeba wzywać policję, opóźnienie brygady wynosi niemal 20 min. Dwie godziny później, niemal ten sam rejon, bo na Sielcach przy Gagarina – w 180 podobna jatka.

Nie wiemy, co na spokojnym Mokotowie wstąpiło w naród, ale wiemy, że niedaleko jest pewien instytut, w którym można ukoić nerwy...

> KWADRANS PRZED ZAPORĄ**> 14 MARCA**

Gorzej być już nie mogło. W popołudniowym szczycie na Łodygowej zamknęły się zapory. Dobrze, że się zamknęły, ale nie rozumiemy, dlaczego aż na kwadrans? Brygady linii 145 i 345 zostały unieruchomione w obu kierunkach.

> POCIĄGNIĘTY SKORO ŚWIT**> 15 MARCA**

Błądym świtem na Kijowskiej 01 z 018/509 wysiadał pasażer. Został przycięty drzwiami i pociągnięty za autobusem! Na szczęście nic mu się nie stało. Pytanie jednak, kto wypuścił na trasę wóz – jak się okazało – niesprawnym samopowrotem?!

**> NASZ KIEROWCA
URATOWAŁ ZAJĄCZKA!****> 15 MARCA**

Na Andrutowej 01 nasz kierowca z linii 2/519 zobaczył rannego zająca! Nie zostawił zwierzaka na pastwę losu. Powiadomił straż miejską, przybył eko-patrol i zabrał stworzenie do weterynarza. Jak tam zajączku, już wszystko dobrze? Wiesz, komu zawdzięczasz życie? No oczywiście kierowcy autobusu!

**> NA SŁOWACKIEGO
ŚWIATŁA ZNOWU NIE DZIAŁAJĄ****> 16 MARCA**

Przez 7 minut paliło się czerwone...No, jak sądzicie, gdzie? Zgadliście. Na Słowackiego przy Włociańskiej. Mielibyśmy szczerą ochotę powiedzieć, co myślimy o drogowcach, którzy nie potrafią naprawić świateł. Ale to, co nam się ciśnie na usta, nie nadaje się do druku...

**> KTO ORZEKNIE O WINIE NA
MARYSINIE?****> 16 MARCA**

Na Marysinie, na krańcu, stuknęły się dwie brygady z linii 402. Jeden omijał drugi. Nie zachował odstępu no i było bum. A jednak pan kierowca nie czuje się winny.

**> KTO POSTOI DŁUŻEJ?
CZYLI ZNOWU AWARIE ŚWIATEŁ****> 20 MARCA**

12 minut – tyle paliło się czerwone na skrzyżowaniu Łazurowej i Człuchowskiej. Czekamy, panowie drogowcy, na kolejne rekordy.

Tego samego dnia, po 7 min. postoju na światłach przy Puławskiej róg Woronicza kierowca 5/218 postanowił je objechać, nie pomijając żadnego przystanku.

> PANIE RZĄDZĄ NA PRADZE**> 21 MARCA**

9:57 – w 012/182 na Witolinie kompletnie pijana pasażerka wszczyna awanturę.
10:55 – w 5/147 na Sokolej inna pasażerka bluzga na kierowcę. Gdy przyjeżdża policja, po awanturnicze już ani śladu. Wiedzieliśmy, że kobiety rządzą. Nie sądziliśmy, że aż tak...

> URATOWAŁ CZŁOWIEKA**> 23 MARCA**

Późną nocą, na krańcu Czarna Struga, gdzie diabeł dobranoc mawia i w pas się wszystkim kłania, nasz kierowca zobaczył leżącego na ławce człowieka. Ten człowiek zapewne zmarłby z wyziębienia, gdyby nie empatia kierowcy. Zawiadomił właściwe służby i pozostał przy leżącym do przyjazdu pogotowia. Panie kierowco 6/140, szacunek!

> A TY NIE POJEDZIESZ!**> 26 MARCA**

Przepychanka kierowcy z pasażerem, pyskówka, a na koniec jeszcze pijak, co spada z fotela i roztrzaskuje sobie głowę... Oj, wesoło było w kursie 8/122 co jechał wieczorem na Gwiaździstą! Na przystanku Os. Ruda 02 pewien młodzienciek zablokował odjazd autobusu, twierdząc, że jest 2 min. przyspieszony. Pyskówka z kierowcą przerodziła się w szamotaninę! Autobus w końcu ruszył i dojechał na Gwiaździstą, gdzie z fotela spadł pewien pijaczyna (nie brał udziału w scysji a z uwagi a swój stan chyba niewiele jarzył). Poturbował się trochę i potrzebne było pogotowie. Nawet, jeśli 122 był przyspieszony, to po tym zdarzeniu na pewno przyspieszenie wytracił...

> BIJĄ SIĘ!**> 27 MARCA**

W 6/112 pobito bezdomnego. W biały dzień, po południu! Dosłownie kilkanaście minut później do bitki doszło w 2/704.

> GDY PIES KOTU KOTA GONI...**> 28 MARCA**

Pod maską 015/523 na Olszynie wbiegło duże psisko. Goniło kota! I co? I nic mu się nie stało. To znaczy psu, bo o losach kota nie mamy informacji...

> NIE WSTYD CI TERAZ?**> 1 KWIETNIA**

Jakiś bardzo miłutki pasażer zadzwonił gdzie trzeba i oskarżył kierowcę z linii 509, że jest pijany. Kierowca był trzeźwy. Jeśli, złociutki donosicielu, masz odrobinę wstydu, powinieneś się spalić.

> LUBI ZDJĘCIA?**> 5 KWIETNIA**

Najpierw stał na żółtym polu, ograniczając widoczność. A gdy kierowca 1/189 zwrócił mu uwagę, zaczął wyzywać kierowcę. Robił mu także zdjęcia. Opóźnił kurs o kilkanaście minut.

O kim mówimy? O przesympatycznym pasażerze, co się trafił na Łopuszańskej. Kilku takich i człowiek ma zmarnowany cały dzień.

NIE POZWOLIMY KRZYWDZIĆ NASZYCH KIEROWCÓW

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Jakim trzeba być człowiekiem, by donosić, że ktoś zrobił zakupy?

Z krańca na Nowym Bemowie miał jakoby przed czasem odjechać autobus linii 171. Wiemy o tym ze skargi. Okazało się to nieprawdą i poinformowaliśmy o tym pasażerkę. – Prawda, czy nieprawda, ale ten kierowca zrobił w pobliskim sklepie zakupy! – grzmiała w odwołaniu od odpowiedzi pasażerka. I precyzowała: – widać było chleb w siatce!

Przyznam: po kilku latach pracy mało mnie dziwi. Ale pismo tej pasażerki zdziwiło. I zasmuciło. Jaki bowiem stawia zarzut, gdy oszczerstwo, iż nastąpił odjazd przed czasem się nie potwierdziło? **Stawia zarzut, że kierowca kupił chleb.**

Staram się sobie wyobrazić tę sytuację. To było niedzielne późne popołudnie. Nie wiem, ile godzin pozostało kierującemu do końca zmiany. Ale mogło być tak, że do Oddziału zjeżdżał przed północą. Do domu wrócił pewnie w środku nocy. O tej godzinie już

wał drugiego człowieka za fakt zrobienia drobnych sprawunków. I choć długo już żyję, to w głowie mi się nie mieści, że są ludzie, którzy „zakablują” innych za byle co. Bo jakie wykroczenie popełnił ten kierowca? Jeśli zabezpieczył autobus, udał się do eks-

ta pani dorastała? Jakich ma kolegów? Czy tam, gdzie pracuje, też donosi dyrektorowi, że Jacek pije kawę, a Basia je kanapkę? Myślę o tym kierowcy, którego nie znam i chyba nigdy nie poznam. Zastanawiam się, jak się skończył ten jego dzień. Czy wrócił



Czy kupno chleba jest grzechem śmiertelnym? Jak widać, dla niektórych skarżących, niestety tak...

ZŁY TO KIEROWCA, CHLEB BĘDZIE JADŁ!

na pewno nie kupi chleba w swojej okolicy. Czyż można mu się dziwić, że wykorzystując przerwę na krańcu poszedł po pieczywo? Zapewne ten chleb miał jeszcze czelność zjeść. Tak, mógł być po prostu cholernie głodny. Po całym dniu za kółkiem nawet kawał chłopca zgłodnieje. Być może jeszcze kupił ser, masło i dżem. Tego pasażerka nie dopowiadała, ale jestem w stanie sobie wyobrazić, że „bezczelny” kierowca miał śmiałość i o pięć deko kiełbasy poprosić. **Zastanawiam się i jestem przerażony, jak podłym trzeba być człowiekiem, by piętno-**

pedycji to oczywiście nie powinien chodzić jeszcze do sklepu, ale przecież nic strasznego się nie stało, jeśli jednak poszedł. Nie opóźnił odjazdu. Zastanawiam się, ile trzeba mieć w sobie małości. Ile żółci i niechęci do ludzi, by mieć pretensje o to, że ktoś, kto był głodny, kupił coś do jedzenia. Myślę o tej kobiecie. O tej pasażerce. Kim ona jest. Kto i dlaczego ją tak ukształtował. **I pytam, czy człowiek rodzi się podły, czy tę podłość trzeba dopiero wyhodować tak, jak wyhodowuje się chwast.** W jakich warunkach

do domu w środku nocy skonany i głodny i przypomniał sobie, że dobrze, że zrobił zakupy, bo przynajmniej coś zje? Ten kierowca nigdy się nie dowie o donosie pasażerki. Miejsce obrzydliwych donosów jest w koszu na śmieci. Myślę o czasach, w których żyjemy i cieszę się, że są to czasy dobrobytu a nie biedy, czasy pokoju, a nie wojny. Nie chcę sobie bowiem nawet wyobrażać, na kogo i za co donosiłaby ta pasażerka w czasach strasznych.

Fot. Adam Stawicki



PUBLIKUJEMY TRZY TEKSTY. POWSTAŁY NA PODSTAWIE SKARG. SKARG NIESŁUSZNYCH, KRZYWDZĄCYCH. WIELE RAZY PROSILIŚCIE O TEGO TYPU MATERIAŁY. SPEŁNIAMY WASZE ŻYCZENIA. WYBRALIŚMY TRZY ZDARZENIA, CHOĆ OCZYWIŚCIE SKARG NIESŁUSZNYCH JEST CAŁE MNÓSTWO. ALE TE WŁAŚNIE TRZY HISTORIE WYDAŁY NAM SIĘ NAJBARDZIEJ PORUSZAJĄCE I NAJBARDZIEJ, NIESTETY, LUDZKIE.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Taki tekst usłyszała kierująca autobusem od...zula? Bandyty? Jakiegoś młokosa? Nie. Od... staruszki!

Kierująca zwróciła starszej kobiecie uwagę, że będzie bezpieczniej, jeśli z dużym wózkiem zakupowym wyjdzie drugimi, a nie pierwszymi drzwiami. To, co prowadząca autobus usłyszała, nazwijmy to łagodnie, cokolwiek ją zdziwiło.

Jesteś tu tylko kierowcą... To tak, jakby powiedzieć: jesteś gorzej, niż szmatą. Masz mi służyć. Bo jesteś na służbie!

Niektórzy ludzie mylą pojęcia. Wydaje im się, że jeśli kierowca jest na służbie, to jest służącym. Można się na nim bezkarnie wyżyć. Ode reagować wszystkie kompleksy. Traktują kierowcę jako coś gorszego, jako takie nieco lepsze pomiotło.

Skąd ten brak szacunku dla drugiego człowieka? Skąd taki poziom agresji? Może wynika z niewiedzy. Pasażerowie nie wiedzą, jak wiele

ZAMKNIJ SIĘ! TY JESTEŚ TYLKO KIEROWCĄ!

czynności musi umieć kierujący autobusem, jak wielką wiedzę musi posiadać, by bezpiecznie i płynnie prowadzić autobus. Pasażerom wydaje się, że obsługa przystanków to żadna sztuka. – Ot – myślą – siedzi sobie taki w kabinie, radjka słucha i ma na wszystko wyrąbane. Niektórym wydaje się, że autobus prowadzi się sam.

Wbrew fałszywym opiniom, żeby być dobrym kierowcą nie tylko trzeba być ponadprzeciętnie inteligentnym, ale też mieć ogromną podzielność uwagi, odporność na stres i umiejętność radzenia sobie z nim.

Nawet jednak, gdyby rzeczywiście prowa-

dzenie Solarisa czy Mercedesa nie wymagało zbyt wielkich kwalifikacji, to nie ma usprawiedliwienia dla poniżania prowadzącego. I to nie tylko dlatego, że w grupie prowadzących wiele osób jest po studiach. Chodzi o zwyczajny szacunek dla drugiego człowieka.

W „Watykanie” mamy panie sprzątaczk.

Dziewczyny uwijają się, jak mrówki. Zawsze jest czysto. Ale to „czysto” samo się nie robi. Toalety i umywalki lśnią, bo czyjeś kobiece ręce je pucowały. Każdy, kto profesjonalnie wykonuje swoje obowiązki, niezależnie od tego, jakie one są, ma prawo do szacunku.

Wracając do niewychowanej pasażerki... Zastanawiam się czy ma dzieci, wnuki. I jakie wzorce im przekazała. Może ma córkę co siedzi na kasie w markecie. Nie życzę jej, by usłyszała: ruszaj się szybciej! Nuż! Przecież jesteś tylko kasjerką!

Życie potrafi się nam okrutnie zrewanżować.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Po raz pierwszy samodzielnie, bez patrona, prowadził autobus. Opóźnił kurs o kilka minut i trochę pomylił trasę. Nawrócił. Nie ominął żadnego przystanku.

Miał pecha. To był poranny szczyt. Ludziom taka jazda się nie spodobała. Pechowy kierujący dostał... trzy skargi!

– Byłem zestresowany – napisał w raporcie. Nigdy nie zapomnę, jak pierwszy raz prowadziłem własny samochód. Stres, w jakim byłem, jest nie do zapomnienia.

Staram się sobie wyobrazić teraz kierowcę autobusu, który ma na wozie setkę ludzi i potworną odpowiedzialność. Wie, że musi stosować się do przepisów, prowadzić autobus w sposób, jak to urzędniczo się ładnie mówi, „niepowodujący dyskomfortu”, zapewnić właściwy komfort termiczny, obsługiwać przystanki, jak należy... Człowiek, który po raz pierwszy rusza „na głęboką wodę” jest poddawany olbrzymiej presji. Za mocno depnie w pedał – rzuci ludzi na podłogę. Zamknie komuś drzwi przed no-

sem – wyjdzie na chłama. Ale jeśli będzie stał za długo na przystanku, zablokuje go innym brygadam.

Stres w takiej sytuacji jest tak potężny, że może nawet wyłączyć myślenie. Człowiek „zafikso- wuje się” na tym, by jechać bezpiecznie i nawet nie zauważy, że złapał opóźnienie.

Ale pasażera to nie obchodzi. Pasażer chce zdążyć do pracy. Pasażer nie chce wstać kwadrans wcześniej by mieć zapas czasu. Pasażer wie, że „mu się należy”. I zna swoje prawa. Tak pasażera wychowaliśmy.

Zastanawiam się – choć może niepotrzebnie – czy ludzie, którzy napisali skargę na tego kierowcę pamiętają swój pierwszy dzień w pracy. Czy od razu wszystko umieli, czy od razu byli

tacy genialni? Może od razu, z marszu, zostali prezesami? Dyrektorami?

To nie jest wina systemu szkolenia, że człowiek w pierwszym dniu pracy (a pewnie i w setnym także) nie jest jeszcze pewnym swych sił. Najlepsze szkolenie nie usunie z człowieka nerwów i zwyczajnego strachu. To trzeba po prostu przezwyciężyć. Trzeba, mówiąc brutalnie, swoje wyjeździć. Nabrać doświadczenia. To ono i tylko ono pozwoli oswoić się z ruchem i z autobusem i z ludźmi.

Ale każdy miał kiedyś swój pierwszy dzień i pierwszy raz. I dlatego absolutnie nie domagałem się ukarania tego kierowcy. Choćby wpłynęło na niego nawet sto skarg.

Każdy się uczy i każdy ma prawo do błędu.

PIERWSZY DZIEŃ JAZDY I TRZY SKARGI



PRZYCZEPKA NA ODCZEPKĘ

Fascynująca i pełna dynamicznych zwrotów akcji, szczególnie w przypadku podejmowania decyzji – kupujemy, nie kupujemy, produkujemy, nie produkujemy. Budująca – bo niektóre z nich tworzyli inżynierowie warszawskiego MZK, specjaliści z krwi i kości. A jednak coś się zawsze „stawiało” że przyczepko się nie udawało.

Aż trudno uwierzyć, ale tylko po 1945 roku warszawska komunikacja autobusowa i trolejbusowa testowała ponad 5, choć niektóre źródła mówią, że nawet 8 przyczep różnych producentów, w tym także własnej produkcji.

Właściwie do dziś trudno się doliczyć – ile ich faktycznie było?

Zatem spróbujmy je policzyć.

PODEJŚCIE PIERWSZE: Z FIATEM I PKS-EM

Pierwsza koncepcja zastosowania przyczepy w ruchu miejskim pojawiła się już w 1948 roku, wraz z wprowadzeniem do ruchu na polskich drogach włoskich autobusów marki Fiat przystosowanych do holowania nie tylko pasażerskich, ale także towarowych doczepek. Co prawda włoskie autobusy głównie miały obsługiwać trasy podmiejskie i międzymiastowe, ale trudności taborowe warszawskiego

Miały być lekarstwem na tłok w ciasnych autobusach i trolejbusach. Opracowano kilka różnych, nowatorskich typów. Niektóre nawet wyjechały na miasto. Ale historia przyczepek to tak naprawdę pasmo porażek.

MZK wymusiły współpracę z warszawskim PKS-em. Jednym z argumentów wprowadzenia „innowacji” przez MZK miały być testy zastosowania w przyszłości zestawów w ruchu miejskim. Szczególnie na trasach podmiejsko-peryferyjnych. Jednak współpraca dość szybko zakończyła się fiaskiem, m. in. z powodu „nadmiernej ekspansji PKS-u” na linie miejskie, do których prawo obsługi rościło sobie jedynie stołeczne MZK.

PODEJŚCIE DRUGIE: DOCZEPKA Z NRD

Mimo pierwszego nieudanego mariażu autobusów z przyczepami na stołecznych

ulicach, entuzjaści zastosowania doczepek nie dawali za wygraną i szukali nowych rozwiązań na zwiększenie pojemności przeładowanych trolejbusów i autobusów.

W 1952 roku pojawiły się nowe trolejbusy z NRD marki Lova dostosowane do holowania przyczep. Wówczas jeszcze w wersji solo, bez przyczep, gdyż w fabryce w Werdau trwały ostatnie testy doczepek, a ich produkcja miała ruszyć w 1953 roku. Jesienią 1954 roku jedna z przyczep trafiła na testy do Warszawy. Po długotrwałych testach bez obciążenia pasażerami na różnych liniach w dniu 15 grudnia 1954 zainaugurowano regularną eksploatację zestawu na linii „56”. O ile pierwsze dni, a przez „przypadek” były to grudniowe święta, udowodniły przydatność rozwiązania i wróżyły dalszy rozwój taboru trolejbusowego z przyczepami, to zderzenie z warszawską publicznością po Nowym Roku nastręczyło mnóstwa problemów. Chyba najpoważniejszym, obok palenia się silników elektrycznych od nadmiernego przeciążenia pasażerami trolejbusu i przyczepy był brak... wypracowanych metod porozumiewania się konduktora w przyczepie z konduktorem w trolejbusie i z kierowcą. Nie mniejszym problemem były zamykane ręcznie przez pasażerów pojedyncze, wąskie drzwi wej-

ściowe w przyczepie, jak i sama jej wielkość. A to tylko najważniejsze.

W początkach lutego 1955 roku po kilku próbach łączenia przyczepy z innymi trolejbusami Lowa, które na ogół kończyły się fatalnie dla silników elektrycznych, wyłączono „udogodnienie” z regularnego ruchu miejskiego.

PODEJŚCIE TRZECIE: ZE SKODĄ

Co wcale nie znaczyło, że pomysł upadł. Otóż pod koniec 1955 roku grupa mechaników z zajezdni „Łazienkowska” postanowiła dostosować przyczepę do łączenia z silniejszymi trolejbusami marki Skoda. Pierwsze próby bez obciążenia pasażerami wypadły pomyślnie i już przystępowano do pierwszych prób w regularnym ruchu, ale na przeszkodzie stanął wyraźny zakaz dalszych prób czeskiego producenta, który zaproponował własne, lżejsze przyczepy. Do zakupu jednak nie doszło, gdyż w planach był zakup trolejbusu przegubowego, którego produkcję rozpoczynał węgierski Ikarus.

I znowu entuzjaści doczepek musieli odłożyć swoje plany na później.

PODEJŚCIE CZWARTE: Z IKARUSEM

Nie czekali zbyt długo, bo we 1961 węgierski producent autobusów marki Ikarus zaproponował ówczesnemu MPA testy własnej przyczepy autobusowej typ AMG 406 z powodzeniem stosowanej w dużej skali nie tylko na terenie Węgier.

Popołudniówka „Express Wieczorny” we wrześniu 1961 zamieszczając fotografie zestawu z pętli w Dziekanowie Leśnym informowała: „MPA tytułem próby zakupiło przyczepę osobową do autobusu Ikarus. Przyczepa ta jest próbowana na różnych liniach m. in. na linii podmiejskiej „201”. MPA bada obecnie przydatność tych przyczep. Pierwsze spostrzeżenia wskazują, że o ile na liniach podmiejskich

o dłuższych prostych odcinkach drogi, autobus z przyczepą zdaje egzamin, to w mieście jazda z przyczepą jest trudna.”

PODEJŚCIE PIĄTE: Z KAROSĄ

Testy trwały do końca 1961 roku a na początku 1962 roku podjęto decyzję, że... MPA nie zakupi węgierskich przyczep, a spróbuje zbudować własne na bazie autobusów Karosa! Jednak decyzja na swą realizację musiała nieco poczekać i w efekcie zaowocowała wybudowaniem... autobusu przegubowego AP 62 w 1963 roku. Chociaż powstała również dokumentacja przyczepy, która podobnie jak konstrukcja przeguba trafiła później do zakładów w Jelczu, a te po kilku modyfikacjach rozpoczęły w 1964 roku produkcję przyczep P 01 z przeznaczeniem głównie dla PKS-u. Choć z powodzeniem zdawała także egzamin w ruchu miejskim w mniejszych miastach.

PODEJŚCIE SZÓSTE: Z BERLIETEM

Wydawać by się mogło, że masowa produkcja polskich autobusów przegubowych w Jelczu definitywnie zamknęła rozdział przyczep w warszawskiej komunikacji miejskiej. Otóż nie!

Pod koniec lat 70-tych w warsztatach przy Włociańskiej powstał projekt i prototyp kolejnej przyczepy, tym razem na bazie autobusów Berliet. Miały one m. in. czasowo, w oczekiwaniu na nową konstrukcję autobusu PR 110 z Jelcza zwiększyć możliwości przewozowe krótkich autobusów PR 100.

W sumie planowano wybudować w pierwszym etapie około 40 przyczep. Niestety wybudowano tylko dwie, a testom drogowym poddano tylko jedną.

Konstrukcja wymagała niewielkich poprawek i dostosowania, ale zaniechano dalszych prac, gdyż w międzyczasie zapadły decyzje o zakupie węgierskich autobusów przegubowych.

PODEJŚCIE SIÓDME: NA KAJAKI!

Początek lat 80-tych definitywnie zakończył marzenia entuzjastów doczepek autobusowych o ich zastosowaniu w ruchu miejskim, ale i tutaj pewna kolejna ciekawostka. Otóż przy Włociańskiej zbudowano kolejne przyczepy dostosowane do autobusów. Co prawda były przeznaczone do przewozu kajaków Klubu Kajakowego PTTK przy MZK, ale zawsze były to przyczepy. Mówiąc o projektach i konstrukcjach przyczep warto wspomnieć jeszcze o jednej, specjalistycznej przeznaczonej do

przewozu karoserii autobusów Ikarus ze stacji towarowej Warszawa Gdańska, czy Praga do montowni autobusów na Stalowej w latach 90-tych.

Jak zatem widać sporo było przyczep, a trzeba dodać, że to jeszcze nie wszystkie, gdyż po drodze były jeszcze kino-przyczepki, domki campingowe, itd. a większość z nich powstała w warsztatach przy Włociańskiej.

Niestety, z różnych względów w wielu przypadkach nie zachowała się dokumentacja fotograficzna i opisowa, ale w prywatnych zbiorach można jeszcze czasami znaleźć pamiątkowe fotografie z urlopów, a gdzieś w tle przyczepka czy autobus w swym drugim, nowym życiu, bo przecież nie wszystkie od razu poszły na złom.



Uczestnicy konferencji z uwagą słuchali wystąpienia Prezesa Jana Kuźmińskiego

ADAM STAWICKI


ELEKTRYCZNY IMPULS Z POLSKI

**ZA DWA LATA W NASZEJ FLOCIE BĘDZIE 160 ELEKTROBUSÓW.
STANIEMY SIĘ LIDERM WE WDRAŻANIU POJAZDÓW EKOLOGICZNYCH.**

Goście z Polski i wielu krajów świata dyskutowali niedawno o jednym z najważniejszych tematów współczesnej Polski – elektromobilnej rewolucji mającej przynieść w ciągu najbliższych lat milion elektrycznych samochodów i tysięcy autobusów. W gronie ekspertów zaproszonych do dyskusji w czasie konferencji „Be smart, be electric” organizowanej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych był Prezes Zarządu Spółki, Jan Kuźmiński.

– W połowie roku zamierzamy uruchomić przetarg na zakup 130 autobusów elektrycznych dzięki środkom z Unii Europejskiej pozyskanych dzięki wsparciu Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Z kolei już w maju chcielibyśmy podpisać umowę na dostawę 80 autobusów elektrycznych CNG, które też wpisują się w nasze projekty ekologiczne – zapowiedział prezes Jan Kuźmiński podczas panelu „Elektromobilność wstępem do koncepcji Smart City”. – Jednocześnie pilnie obserwujemy kolejne zapowiedzi rozwoju technik elektromobilności – chociażby baterii

grafenowo-polimerowych, o których mówią Hiszpanie, a które mogą mieć zdecydowanie lepsze parametry techniczne od tych obecnie eksploatowanych.

Elektromobilność to jeden z kluczowych programów rządowych, a Miejskie Zakłady Autobusowe jawią się jako krajowy i europejski lider we wdrażaniu autobusów elektrycznych i rozwiązań proekologicznych. W tej chwili Miejskie Zakłady Autobusowe eksploatują 21 elektrobusów, a już za dwa lata będzie ich 160. Będzie to drugi wynik w Europie po Londynie. Nasza Spółka wielokrotnie dzieliła się już doświadczeniami w dziedzinie rozwiązań proekologicznych z gośćmi z wielu krajów świata, między

innymi Stanów Zjednoczonych, Francji czy Nowej Zelandii. Wkrótce wizyty techniczne odbędą na terenie „elektrycznej” zajezdni „Woronicza” delegacje z Indii i Gruzji.

Pod wielkim wrażeniem elektrycznego skoku dokonującego się w naszej Spółce i całym kraju pozostaje Thomas Avanza, Dyrektor Departamentu Europejskiego Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego UITP. – To czas na Polskę. Plany wprowadzenia w skali kraju tysięcy elektrycznych autobusów i miliona samochodów to szansa na ogromny rozwój – stwierdził, inaugurując konferencję.

Zastrzykiem „energii” dla elektromobilności w Polsce ma być powstanie w najbliższym czasie państwowego Funduszu Niskoemisyjnego zasilanego z opłat za tradycyjne paliwo. Półtora grosza z każdego dziesięciu ze sprzedawanej benzyny czy oleju napędowego ma wędrować do projektów związanych z zakupem pojazdów czy budową infrastruktury elektrycznej. Szacuje się, że będzie to astronomiczna kwota około 10 miliardów złotych w ciągu 10 lat.

Fot. Adam Stawicki


Tak prestiżowa konferencja to okazja do wymiany doświadczeń w dziedzinie pro-ekologicznych rozwiązań

KTO CI COS PRZESTAWIŁ W MÓZGU?

Pisk hamulców, zgrzyt blach no i... stało się. Stłuczka. – To ja miałem zielone światło! – krzyczysz do kierowcy samochodu, z którym się zderzyłeś. – Bzdura, ja! – słyszysz w odpowiedzi.

Jeśli nie opanujecie nerwów, może być gorąco. Raczej rzadko się zdarza, lub nie zdarza w ogóle, by zielone światło paliło się jednocześnie dla kierunków, które się przecinają. Skąd więc przekonanie, że „każdy miał zielone”?

Winny jest mózg. To on zapamiętuje wszystkie zdarzenia.

Zapamiętasz tak, jak chcesz

Problem w tym, że dla naszego mózgu nie istnieje „prawda obiektywna”. Rejestruje on zdarzenia tak, jak my chcielibyśmy je widzieć. Jeśli zatem jesteśmy przekonani, że mamy pierwszeństwo na drodze albo że to dla nas pali się zielone, będziemy z pełnym przekonaniem mówić policjantowi: – Ależ panie władzo, pamiętam dokładnie, że to ja miałem pierwszeństwo!

No właśnie: pamiętam. Problem w tym, że pamiętamy to, CO chcemy pamiętać i JAK chcemy pamiętać. Nie rejestrujemy wydarzeń obiektywnie. W naszej głowie dochodzi do swoistego przetworzenia sytuacji na drodze. Mało tego! Za tydzień, miesiąc lub rok to samo zdarzenie będziemy pamiętać INACZEJ! Pamięć podlega ciągłym modyfikacjom, mózg jest w stanie nawet dodać wydarzenia, które NIE MIAŁY miejsca.

Kłam, a będzie ci uwierzone...

Jakie są konsekwencje takiego działania naszej głowy? Niekiedy mogą być tragiczne. Załóżmy, że nie jesteś sprawcą wypadku. Ale jeśli kilka, kilkanaście osób zezna policji, że jest to twoja wina, będzie cię o tej winie przekonywać, jesteś skłonny uwierzyć, że to jednak ty złamałeś przepisy i się przyznać! Im bardziej znasz, im bardziej cenisz te osoby, tym większe prawdopodobieństwo, że przyjmiesz

ich wersję wydarzeń! Jeśli chcemy by ktoś się przyznał do czynu, którego nie popełnił, musimy znaleźć kilkanaście bliskich mu osób, które tak długo będą sugestywnie przekonywać go do swojej wersji wydarzeń, aż się przyzna i to dobrowolnie!

Straszne? Ale prawdziwe! Dowiodły tego liczne eksperymenty!

Nikt tak dobrze nie kłamie, jak naoczny świadek...

Tę maksymę świetnie znają prawnicy. I jest prawdziwa. Naoczni świadkowie lżą w żywe oczy. Oszukują? Nie!

Założmy, że jest środek nocy, pusta droga. Dochodzi do wypadku. Wszyscy jego uczestnicy giną. Ty mieszkasz w budynku, w pobliżu którego doszło do tragedii. Wybiegasz, patrzysz, co się stało...Przyjeżdża policja. – Pan to widział? – pyta funkcjonariusz.

– Tak! – odpowiesz pewnie bez wahania, choć przecież wyskoczyłeś z domu już PO zderzeniu samochodów. Sekundę, ale jednak PO. Samego momentu kraksy nie widziałeś.

A więc kłamiesz? Nie! To Twój mózg trochę „nagina” fakty. Mało tego! Dla policjanta jesteś cennym źródłem wiedzy, bo jesteś jedyny, który zdarzenie no...prawie widział. I jesteś w stanie bez mrugnienia okiem powiedzieć gliniarzowi, że to BMW, co wbiło się w audi gnało na złamanie karku. Mimo, że nie widziałeś jak gnało! Ale twoja podświadomość mówi tak: trzeba pomóc policjantowi. Twój mózg oszukuje jak najęty, bo CHCE przedstawić jasną i klarowną wersję wydarzeń.

Mózg jest leniem!

Twój mózg to patentowany leń! Nie cierpi sytuacji niejasnych. Buduje rzeczywistość tak, jak by produkował bulwarową gazetę: jeśli jest kraksa, to ktoś musiał za szybko jechać. Mózg krzyczy z oburzenia, gdy ktoś podważa twoją wersję wydarzeń. Doznaje czegoś, co naukowo nazywa się dysonansem poznawczym

SPRZECZKA PRZY KOLIZJI JEST CZYMŚ NATURALNYM. KAŻDY PAMIĘTA ZDARZENIE INACZEJ. WINĘ PONOŚĄ NASZE MÓZGI!

(sytuacja, gdy wiedza, którą mamy kontrastuje z wiedzą na ten sam temat przekazywaną przez inną osobę).

To dlatego tak często przy wypadkach, ale też rodzinnych kłótniach, dochodzi do różnicy zdań. Na szczęście i policjanci i sędziowie potrafią wyłapać takie sytuacje, a oględziny rozbitych aut pozwalają na ustalenie przyczyn zdarzenia.

Dlaczego mózg się leni?

No dobrze – zapytacie – ale dlaczego właściwie te nasze głowy pracują tak nieprecyzyjnie? O ileż łatwiej byłoby, gdyby zapamiętywać wszystko takim, jakim rzeczywiście zobaczyliśmy?

Być może tak, ale wtedy stalibyśmy się robotami. Potrafilibyśmy odtworzyć sekunda po sekundzie, godzina po godzinie, wydarzenie lub zbiór wydarzeń z finezją liczb w tabelce Excela.

Pozorna słabość naszego mózgu, jaką jest nieustanne przetwarzanie tego, co zobaczyliśmy, usuwanie zbędnych wspomnień, pozwala nam być kreatywnymi, znajdować nowe rozwiązania problemów, omijać te, które zobaczyliśmy. To „słabości” mózgu zawdzięczamy, że jako jedyny gatunek przystosowaliśmy się do życia niemal na całym globie. Słabość uczyniła nas ludźmi.

Jeśli więc widzisz, że hamowanie zdaje się na nic i za chwilę dojdzie do „bum”, nie panikuj, że nie zapamiętasz zdarzenia tak, jak ono rzeczywiście wyglądało. To bardzo mała cena za to, że jesteś człowiekiem. A w wolnej chwili przeczytaj, świetnie przetłumaczoną, książkę „Mózg się myli”, z której zaczerpnąłem wiedzę do tego tekstu. Bo chyba nie sądziłeś, że jestem tak mądry, by sam na to wszystko wpaść?

OD CIĘŻAROWCA DO TANCERZA

SPORT TO PASJA, KTÓREJ POŚWIĘCA SIĘ OD DZIECKA. W MŁODYCH LATACH TRENOWAŁ PODNOSZENIE CIĘŻARÓW. TERAZ DLA ODMIANY POŚWIĘCA SIĘ... TAŃCOWI IRLANDZKIEMU. PRZEDSTAWIAMY MIECZYSŁAWA BUDŻKO – KIEROWCĘ Z ZAJEZDNI „OSTROBRAMSKA”.

Podnoszenie ciężarów i taniec irlandzki mają cechę wspólną – zarówno jedno jak i drugie treningi wyciskają z człowieka hektolitry potu. – Moja koszulka po treningu wygląda jak ścierka po myciu podłogi – mówi Mieczysław Budżko. Do tego 60-letni kierowca zalicza dwugodzinne sesje na siłowni.

Nic dziwnego, że właśnie jemu przytrafiła się sytuacja, w której kierując autobusem dostrzegł na chodniku kobietę bitą i kopaną przez agresywnego mężczyznę. Otworzył drzwi, wpuścił maltretowaną dziewczynę i zastąpił drogę agresorowi. Nie bał się, mimo że nikt z pasażerów nie pospieszył mu z pomocą. Spółka go doceniła – był jednym z pierwszych kierowców nagrodzonych za pomoc ludziom podczas uroczystości w stołecznym Ratuszu. My konsternacji agresora z Kinowej wcale się nie dziwny – do dzisiaj postura i biceps pana Mieczysława budzą respekt...

Całe życie Mieczysława Budżki wiąże się aktywnością fizyczną. Zawodnik CWKS Legia Warszawa, potem aspirującego do najwyższych sportowych celów RKS Ursus Warszawa. W podnoszeniu ciężarów może pochwalić się dużymi sukcesami – był mistrzem Warszawy,



Podnieść taką sztangę? Żaden problem!

Wojska Polskiego, wreszcie wicemistrzem Polski. Jego rekordy budzą duży szacunek – 132 kilogramy w rwaniu, 170 kilogramów w podrzucie. Miłość do ciężarów pozostała w nim do dziś. Podczas jednego z treningów odkrył talent jednej z ćwiczących dziewczyn – w tej chwili jest już zawodniczką stołecznej Legii i zdobywa pierwsze medale.

– RKS Ursus jako drużyna zakładowa wielkiej fabryki traktorów miał wielkie możliwości. Niestety, wraz z upadkiem firmy skończyły się też marzenia sportowców o wielkich karierach – mówi Mieczysław Budżko. – Ja nie byłem jeszcze w takiej złej sytuacji, bo jednocześnie byłem pracownikiem Polmozbytu.

Z czasem jego zawodowe wybory zaprowadziły go na stanowisko kierowcy Miejskich Zakładów Autobusowych, ale sportowe ciągoty pozostały.

– Taniec irlandzki to zupełny przypadek – mówi.

– Mój syn wyemigrował do Irlandii i tam się zakochał. Jego irlandzka wybranka z kolei zakochała się w Polsce i zapragnęła nad Wisłą wziąć ślub.

Mieczysław Budżko zainteresował się krajem swojej synowej i przypadkiem zobaczył pokaz tańca irlandzkiego. Chcąc zrobić przyjemność młodej parze



Najczęściej pan Budżko tańczy solo, ale czasem towarzyszą mu partnerki – tylko od tańca...

postanowił wystąpić na weselu. Zapisał się na kurs, a w cztery miesiące nauczył się tańczyć na tyle aby zaprezentować umiejętności swojej nowej irlandzkiej rodzinie.

– Irlandczycy byli zaskoczeni i wzruszeni – wspomina Budżko.

Tak było sześć lat temu. Nasz bohater myślał, że taniec irlandzki pozostanie tylko krótkim epizodem w jego życiu, ale koledzy i koleżanki z zespołu Setanta nie chcieli nawet o tym myśleć. Trenuje wytrwale i startuje w turniejach tanecznych. I wygrywa.

– Nawet przepisy tańca irlandzkiego nie przewidują takiego seniora jak ja – śmieje się Budżko.

– Najstarsza kategoria to 35+. Ja przekraczam o wiele lat. Mimo to mam na swoim koncie między innymi wygraną w trzech z czterech konkurencji na turnieju w czeskiej Pradze.

Mieczysław Budżko trenuje taniec solowy – tzw. step irlandzki. W przeciwieństwie do wersji amerykańskiej Irlandczycy stepują na palcach – fani kina mogli obserwować taki występ w jednej ze scen wielkiego hitu „Titanic”. Po raz kolejny nasz kolega z „Ostrobramskiej” zaprezentuje swoje umiejętności podczas majowego turnieju w Pradze, a jego kolejnym marzeniem jest jesienny występ w turnieju wiedeńskim. „Klakson” będzie śledził kolejne sukcesy miłośnika tańca z „Ostrobramskiej”.



NA KOSZMARY **CEZARY**

KODEKS ETYKI PASAŻERA

Piszę już rok do Klaksonu i większość moich kolegów wystawia mi pozytywne recenzje. Spotykam się również z zarzutami że „wałę” wciąż w kierowców, a przecież również wykonuję ten zawód, więc powinienem mieć bardziej obiektywne pióro. Zaręczam Wam, że druga strona medalu, też jest mocno tematycznie obecna w moim zakresie literackim. Klakson opisując naszą codzienność, ma także charakter edukacyjny, musi docierać do świadomości, kształtując właściwe postawy zawodowe pracowników. Ukazując zbiór niewłaściwych zachowań, pokazując negatywny wydźwięk codziennych relacji kierowców z pasażerami ma na celu nie tylko dbanie o pozytywny wizerunek przewoźnika. W treści pisma można odnaleźć zbiór wskazówek do budowania pewności siebie, profesjonalnego spokoju za kierownicą autobusu oraz nauki czerpania satysfakcji z wykonywanego zawodu. Ja też nie byłem święty, zdarzało mi się wyjść z fasonu i używałem w stosunku do innych, słów ze słownika „łacińskiego”. Przez swój temperament pokazywałem niejednokrotnie jakim jestem mistrzem kierownicy w rywalizacji na drodze, doprowadzając nierzadko do niebezpiecznych sytuacji, narażając tym samym bezpieczeństwo przewożonych pasażerów. Budując swoją postawę życiową jako człowieka, jest mi za tamten okres zwyczajnie wstyd. Jak wiadomo, jesteśmy przecież na pierwszej linii i to od naszej zawodowej postawy, zależy jak postrzegani jesteśmy w oczach pasażerów. Mając 27 lat praktyki, chyba mi wolno, podzielić się z Wami - szczególnie młodszymi kolegami, którzy stoją na początku swojej zawodowej drogi, uwagami i radami, byście mieli łatwiej niż ja. Przez te lata pracy, sam ułożyłem swój własny kodeks etyki. Pomaga mi spokojnie prowadzić autobus, radzić sobie z pasażerami i godzić tą odpowiedzialną pracę, ze swoim życiem osobistym. Trzeba to zrozumieć, albo dać sobie przysłowiowego siana i odwiedzić Dział Kadr po raz ostatni, zanim coś wymknie się nieodwracalnie spod kontroli. Wybór zachowań i samoocenę pozostawiam Wam.

Ukazał się Kodeks Etyki pracowników naszej Spółki, zatem na przeciwwadze do kierowców, zrobię dzisiaj mały wolumin właściwych zachowań dla naszych pasażerów.

- » Pasażer jest pełnoprawnym, ale i odpowiedzialnym uczestnikiem transportu zbiorowego. Podróżując autobusem, reprezentuje postawę empatyczną w stosunku do wszystkich uczestników przewozu. W swoich zachowaniach wykazuje się wysoką kulturą osobistą i zrozumieniem dla współpasażerów.
- » Nigdy nie blokuje przestrzeni wokół drzwi i wyznaczonego miejsca w pojeździe. Zawsze umożliwia podróż osób niepełnosprawnych na wózkach, matkom z dziećmi, oraz wspiera ludzi starszych i z ograniczeniem ruchowym, deklarując stosowną pomoc i informację.
- » Przewożąc zwierzęta, bagaż, rower, lub inne nietypowe przedmioty, zawsze ma na uwadze, bezpieczeństwo, oraz pytając, jest przekonany, że jego bagaż, nie utrudnia innym podróży.
- » Kierując się do komunikacji zbiorowej, pasażer dba o swoją higienę i wygląd, nigdy nie powoduje dyskomfortu i odrazy wśród pełnoprawnych płacących za przewóz współtowarzyszy jazdy.
- » Stosuje się bezwzględnie do regulaminu przewozów, szczególnie do punktów, opisujących zakazy, spożywania, picia oraz palenia. Korzysta z mobilnych urządzeń multimedialnych tylko w takim zakresie, by nie powodować zakłócania spokoju innym pasażerom pojazdu.
- » Świadomie i zdecydowanie sygnalizuje zawczasu kierowcy pojazdu, akces rozpoczęcia lub zakończenia podróży na przystankach warunkowych.
- » Przestrzega, dla swojego bezpieczeństwa, sygnałów dźwiękowych poprzedzających zamykanie drzwi, zawsze po sygnale odstępuje od wsiadania lub wysiadania z pojazdu.
- » Kierując się zapewnieniem innym po-

dróżnym czystości w pojeździe, nigdy nie pozostawia w autobusie wniesionych śmieci, puszek a w szczególności szklanych butelek.

- » Widząc zagrożenia, lub niewłaściwe zachowanie współpasażerów, natychmiast zdecydowanie reaguje reprezentując sobą - świadomą obywatelską postawę.

Oczywiście mój wymyślony Kodeks Etyki Pasażera, należy traktować w formie żartu i z dużą dozą humoru, ale wnioski z niego płynące, są już tematem do poważnej dyskusji.

Komunikacja - to przecież wymiana informacji, porozumienie prowadzące do wspólnego zorganizowanego działania na rzecz zbieżnego celu. Właściwy, czytelny komunikat decyduje o wzajemnym zrozumieniu i współdziałaniu w poszanowaniu obu komunikujących się stron.

Od czegoś trzeba zacząć tą naprawę komunikacji - Ja zacząłem od siebie i jest mi z tym łatwiej i spokojniej pracować. Spotykam się też na co dzień z pozytywnymi reakcjami pasażerów na moje profesjonalne zachowanie. Możecie dalej myśleć swoje, „że Cezary, wali w kierowców”, ale może to Wy walcie sami w siebie. Pasażerów trzeba edukować, komunikować się z nimi, uzmysławiać im że są również współodpowiedzialni za jakość komunikacji miejskiej - ale to jest już zadanie dla organizatora przewozów.

CEZARY EGIERT - KIEROWCA

Fot. Adam Stawicki



Kodeks etyki pracowników już obowiązuje, dobry to pomysł, by powstał kodeks dla Pasażerów

Publikujemy list, będący nawiązaniem do tekstu Cezarego Egierta o zawodowcach. Autor jest zawodowym kierowcą z wieloletnim doświadczeniem.

Gdzie nasze zawodowstwo?

Kolega Cezary na początku opublikowanego artykułu użył stwierdzenia, że „Każdy z nas, kierowca autobusu komunikacji miejskiej, to zawodowiec.” aby później wykazać brak profesjonalizmu w wykonywaniu pracy na stanowisku kierowcy autobusu. I tu w pełni podzielam jego zdanie.

Od 1974 roku jestem kierowcą zawodowym i to nie tylko z nazwy zawodowym. Moje pierwsze prawo jazdy było „ozdobione” pieczętką – ZAREJESTROWANY DO ZAWODU KIEROWCY”. Aby je zdobyć musiałem zdać egzamin nie tylko z przepisów ruchu drogowego, ale i z budowy pojazdów. Nie tylko musiałem pokazać gdzie wlewa się olej, ale dlaczego, w jakim celu, jak jest zbudowany układ itp.. Przepisy ruchu to znajomość interpretacji przepisów, a nie suchej formułki. To wtedy nauczono mnie co to znaczy zawodowy, jakie są moje prawa ale i obowiązki, te prawne ale i zwyczajowe (najważniejsze nie do pomyślenia było abym do pracy przyszedł o wyznaczonej godzinie jej rozpoczęcia, aby 7 godzina i 59 sekunda była końcem pracy.) Rano trzeba było przygotować samochód ciężarowy, na fajrant zatankować, posprzątać, umyć, coś podłubać, naprawić. Samochód się zepsuł, trzeba było zakasać rękawy i wspólnie z mechanikiem naprawiać powstałą usterkę.

14 lat takiej pracy i podjąłem decyzję o wykonywaniu wymarzonej od dziecka pracy kierowcy autobusu (wcześniej bałem się tych wielkich pojazdów). Pamiętam, jak pierwszy raz dekorowałem autobus (linia 436), jak mi ręce drżały, serce biło ponad miarę... Pierwszy, drugi, trzeci przystanek, jaki byłem dumny... prowadzę samodzielnie autobus. Pamiętam jak wsiał do mojego!!!! autobusu mój ojciec... jaki był dumny, że to jego syn kieruje, pamiętam reakcję pasażerów i ich komentarze chwalcące kierowców MZK. Tak, wtedy nas, kierowców, szanowano, ale to sami na to sobie zasłużyliśmy. Aniołami nie byliśmy lecz gdy komuś działo się krzywda, ktoś podniósł rękę na kierowcę... kluczyki, rozkład, na bok i do dzieła, do dzieła bo koledze dzieje się krzywda. To my „starzy” kierowcy byliśmy, jesteśmy i będziemy zawodowcami. Ileż to

godzin spędziliśmy „w kanale” bez wynagrodzenia, wyłącznie po to aby przydzielony autobus jeździł, aby nam służył. Kombinerki, wkręta, klucz 10, 13, 14, zapasowe żarówki, bezpieczniki, przycisk otwierania drzwi to „niezbędnik” każdego kierowcy. I powiem wam, potrafilimy i potrafimy te niezbędniaki użyć.

A teraz? Zawodowy kierowca... żarówki nie wymieni, bo po co, przyjedzie pogotowie i to za niego zrobi. Drzwi zablokowane – nie wie jak je odblokować, nie wie albo nie chce wiedzieć a już najgorsze to stwierdzenie że nie będzie się brudził... Objazd na linii? To często wielki stres wynikający z braku znajomości miasta. Pytam się, czy tak samo postępują ci kierowcy ze swoimi prywatnymi pojazdami, czy do wszystkiego wzywają pomoc drogową a do poruszania się po mieście w którym większość mieszka, używają nawigacji? Do tego dołączę jeszcze kwestie znajomości przepisów o ruchu drogowym. Siądźcie przed komputerem, włączcie jakikolwiek test, choćby na kat B i sprawdźcie co wiecie a co powinniście wiedzieć. Powinno wyjść 95-100 % dla zawodowca. Zawodowstwo, to nie tylko znajomość zawodu ale też zaangażowanie w jego wykonywanie, godzenie się na jego plusy i minusy (wyobraźcie sobie sobie rybaka który narzeka na wiatr i fale

na morzu ?). Zawodowstwo to po prostu praca którą się lubi!!!

Uderzcie się drodzy Państwo w pierś i z ręką na sercu odpowiedzcie na pytanie czy wykonując tą ciężką pracę, lubicie to robić, czy też jest ona tylko i wyłącznie źródłem waszych dochodów. W pierwszym przypadku możecie nazywać się zawodowcami, w drugim już nie... W telewizji usłyszałem stwierdzenie, że kierowcy pracują za pieniądze. Za pieniądze, w mojej ocenie, pracuje ten kto lubi swoją pracę, a ten który pracę wykonuje z musu, pracuje dla pieniędzy...

Wiem, wsadziłem kij w mrowisko ale nie mogą milczeć gdy dzieje się tak jak opisał kolega Cezary, gdy autobus którym jedziecie to nie „wasz” tylko firmy, a to że ktoś będzie miał gorzej bo nie „odpisałem” usterki to nie „mój” a jego problem.... że po sobie nie posprzątałem a zabrudziłem... a straty firmy to nie moje...

Przepracowałem jak dotąd w MZK i MZA ponad 31lat, zawsze mówiłem i będę mówił „moja firma”. Ktoś tak jeszcze mówi ??? Tak !!! Zawodowcy !!!

PS. Jestem zwolennikiem podwyżek, poprawy warunków socjalnych.....w końcu rozwijamy się, ale postarajmy się choć w części przenieść na nasz grunt lub zastanówmy się nad jego sensem, apel Johna Fitzgeralda Kennedy'ego „Nie pytaj, co Ameryka może zrobić dla ciebie, ale co ty możesz zrobić dla Ameryki.”

Krzysztof (imię i nazwisko znane redakcji)

1. Nazwisko	KRZYSZTOF
2. Imiona	
3. Data i miejsce urodzenia	
4. Miejsce stałego zamieszkania	W-WA
	
5. Wydane przez	Urząd Dzielnicowy Warszawa
6. W	Wola
7. Ważne do	15.10.1979
Nr	17051/74
Kategoria pojazdów, na które prawo jazdy jest ważne:	
A	Motocykle, motocykle o trzech kołach i podobne im pojazdy samochodowe o ciężarze własnym do 400 kg
B	Samochody osobowe i samochodowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym do 3500 kg
C	Pojazdy samochodowe o dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3500 kg z wyjątkiem autobusów
D	Autobusy
E	Pojazdy wymienione w poprzednim punkcie kierujące prawem jazdy kategorii B, C lub D z prawem do dopuszczalnym ciężarze całkowitym powyżej 3500 kg

MARZENA MURAWSKA

SIERŚCIUCHY NASZE KOCHANE

MIESZKAJĄ NA NASZYCH TERENACH OD WIELU LAT. CHODZĄ WŁASNYMI ŚCIEŻKAMI, ALE NIE UNIKAJĄ PRZYJAZNYCH LUDZI. NASZE KOTY Z MZA.



stare meble, których stoi w pustych pomieszczeniach całkiem sporo. Można popatrzeć na nasze buraski, jak wylegają się na środku hali B, wyłożone w pozycji Sfinksa. Za nic mają hałas i przemieszczające się pojazdy. Są u siebie. A niektóre z nich, jak uroczą Zuzia, znalazły opiekunów - panów



Oto Zuzia i jej opiekunowie, konserwatorzy Infrastruktury: Antoni Kuta i Zbigniew Mirkowski

Tak naprawdę nikt nie wie, ile ich jest. Przy ul. Włociańskiej część kotów jest stałymi rezydentami hal, w gości przychodzą również koty zamieszkujące okolicę. Podobnie jest na zajezdniach. Nikt już nie pamięta, kiedy się pojawiły, są od zawsze. I od zawsze pracownicy naszej Spółki zajmują się kotami. Poświęcając własne fundusze i czas, żeby nie dopuścić do sytuacji, w której zwierzę cierpi.

A zwierzęki mają się całkiem dobrze. Zima im nie jest straszna. W mroźne dni okupują długie kaloryfery w halach, zaanektowały również

Antoniego i Zbigniewa, którzy oddali jej serce i część swojego miejsca pracy. Zuzia odwdzięcza się, pomrukuje, dając się nosić na rękach i głaskać. Jej obecność zdecydowanie wpływa na atmosferę w magazynie.

Koty są dla nas pożyteczne. I nie ma co z nimi walczyć. Jeśli wygonimy koty, będziemy mieć szczury, a te nienawidzą kociego zapachu. Warto więc zadbać o nasze dachowce i poświęcić im trochę czasu. Od tego roku Spółka wyasygnowała środki na zakup pożywienia i niezbędnych akcesoriów dla kotów. W hali B stanęły więc nowe miski, a pracownicy, którzy dbają

o futrzaki, mogą zgłaszać zapotrzebowanie na karmę. Na tym jednak opieka nie może się zakończyć. MZA nawiązała współpracę z fundacją Jokot, która posiada status organizacji pożytku publicznego i już od wielu lat, również we współpracy z m.st. Warszawa dba o bezpieczne koty. Wolontariusze fundacji i pracujący z nimi weterynarze wykastrowują i wysterylizują nasze koty, odrobaczają je i przebadają. Nie chcemy przecież, żeby chorowały. I wrócą do nas, a właściwie do siebie.



**WPADŁEŚ W DZIURĘ? ZNISZCZYŁEŚ FELGĘ?
ZAWIESZENIE? MOŻESZ LICZYĆ NA ODSZKODOWANIE.**

GDY DROGA ATAKUJE AUTO

Niestety, drogi, jak i chodniki (o czym pisaliśmy w lutym numerze) mają kilku gospodarzy.

Te najważniejsze, w Warszawie, podlegają Zarządowi Dróg Miejskich. Drogi między-miastowymi zarządza Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Drogi mniejszej rangi, takimi jak np. z Warszawy do Wołomina – województwo. Aby jeszcze bardziej skomplikować sprawę, są oczywiście drogi powiatowe, gminne oraz osiedlowe, podlegające spółdzielniom mieszkaniowym lub wspólnotom.

Skąd możesz wiedzieć, do kogo droga należy? Najprościej sprawdzić na stronie internetowej zarządcy lub zadzwonić. Jeżeli uszkodziłeś sobie auto między blokami osiedla raczej na pewno będzie to spółdzielnia.

W ZDM prosto...

Miasto poczuwa się do odpowiedzialności za potencjalne szkody na swoich drogach. Jak informuje ZDM aby ubiegać się o odszkodowanie za uszkodzenie pojazdu na drogach zarządzanych przez ZDM przy szkodach o wartości poniżej 500 zł należy złożyć w Kancelarii ZDM przy ul. Chmielnej 120:

- pisemne roszczenie o wypłacenie odszkodowania
- » dokładny opis okoliczności i przebiegu zdarzenia z określeniem daty, godziny i miejsca wypadku oraz powstałych uszkodzeń pojazdu
- » kserokopię dowodu rejestracyjnego samochodu i prawa jazdy kierowcy
- » posiadane fotografie miejsca zdarzenia, szkic określający przebieg zdarzenia i przyczyny uszkodzenia pojazdu, w tym kształt, rodzaj i wymiary przeszkody
- » oświadczenie świadków zdarzenia
- » informację o wysokości żądanego odszkodowania oraz dokumenty uzasadniające zgłoszone roszczenia np. kosztorys nie-

zbędnej naprawy, oryginały rachunków
» informację, w jakim zakresie i w którym towarzystwie jest ubezpieczony pojazd oraz czy wystąpiono o odszkodowanie z tytułu ubezpieczenia autocasco

» informację o okresie i przebiegu eksploatacyjnym uszkodzonych części
» protokół pokolizyjny z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji lub Straży Miejskiej w szczególności określający przyczynę, osobę lub instytucję winną zaistniałej kolizji oraz stwierdzone podczas oględzin uszkodzenia pojazdu

Przy szkodach o wartości powyżej 500 zł należy pobrać druk zgłoszenia szkody i po wypełnieniu przesłać do PZU S.A. na podany w formularzu adres do korespondencji, faksem na nr (85) 308 27 06 lub e-mail kontakt@pzu.pl

Telefony kontaktowe ZDM: 22 55 89 222 lub 22 55 89 422

Aparat noś przy sobie!

Jak widzisz, warto mieć dowody, potwierdzające zaistnienie zdarzenia. Z drogami bowiem tak, jak z chodnikami – jak się tylko drogowcy dowiedzą, że ktoś sobie przerysował zawieszenie, zaraz jadą z kubełkiem asfaltu i łatają to, czego przez lata nie robili. Oświadczenia świadków również będą cennym dowodem, dlatego tak ważne jest, by o nich zadbać.

Gdy pędzisz na złamanie karku

Ale może się zdarzyć, że odszkodowania nie dostaniesz albo będzie ono symboliczne. Stanie się tak, jeśli np. zostanie ci udowodnione, że pędziłeś na złamanie karku albo że w oczywisty sposób mogłeś ominąć pułapkę np. bezpiecznie hamując. Ubezpieczyciele na pewno zbadają dokładnie ślady na twoim samochodzie i mogą pomniejszyć wypłatę, jeśli dopatrzą się wcześniejszych uszkodzeń.

Choć drogi mamy coraz lepsze, to jednak po zimie nie brakuje dziur. Czasem nie sposób dziury ominąć a wtedy... no, wtedy zaczynają się schody.

Dlatego zawsze warto mieć w aucie aparat fotograficzny, długopis, kartkę papieru. Bo jeśli twoje auto zaatakują drogi, te przedmioty się przydadzą!

Gdzie gospodarzy wielu...

Aparat potrzebny będzie do udokumentowania miejsca zdarzenia. Rób zdjęcia dziury i swojemu autku. Jeśli są świadkowie, weź ich namiary. Przy dochodzeniu roszczeń świadkowie mogą być pomocni.



SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI



Dobre piwo w Zimnej Wódce? Jakiś grill w Kiełbasie? A może bezwizowa podróż do Ameryki? Co można robić w Mosznej to już nie będziemy podpowiadać, ale jeśli dysponujecie wolnym weekendem ruszcie w Polskę! Jest piękna a niekiedy uśmiechniecie się, wjeżdżając do niektórych wiosek...

Malowniczo wijąca się Brda. Piękne lasy. Tuż obok – jezioro Trzemeszno. Czyste, nieskażone powietrze i bardzo życzliwi Kaszubi – rdzenni mieszkańcy tych ziem. Witamy w Męcikale! Z Warszawy to ok. 400 km. Po drodze można zahaczyć o niewielki Człuchów z gotyckim zamkiem, zjeść obiad w Chojnicach – miasteczku, wyglądającym jak bombonierka. Odrestaurowane kamieniczki w rynku, spokojne i nieco leniwe tempo życia mieszkańców – wszystko to sprawia, że poczujemy się jak w innej bajce.

Sam Męcikał może swoją nazwą nie zachęca do zbyt długiego pobytu, ale kto tylko przyjedzie, ten się przekona, że nie nazwa zdobi miejscowość. Jest tu po prostu uroczko. A tak przy okazji warto zajrzeć do miejscowości Swornegacie. To tylko 15 km dalej.

Gdybyście wybierali się do Olsztyna, nie zapomnijcie o Ameryce. Leży tuż koło Olsz-

tyńska. Może atrakcji nie ma zbyt wiele, ale za to nie trzeba wizy. Sam zaś Olsztynek warto zobaczyć, podobnie jak zamek w Lidzbarku Warmińskim, Reszlu i Kętrzynie, czy też Wilczy Szaniec w Gierłozie k. Kętrzyna.

**W POLSCE WIELE JEST
PIĘKNYCH MIEJSC,
A NAZWY NIEKTÓRYCH
WYWOŁUJĄ UŚMIECH**

W latach 1941 – 1944 była to główna kwatery Adolfa Hitlera. Dziesiątki ogromnych bunkrów można zwiedzać codziennie od 8:00 do 20:00. Bilet kosztuje 15 zł, ulgowy 10, dla dzieci do lat 6 wstęp bezpłatny. Na miejscu jest niewielki hotel i restauracja.

Trasa Warszawa-Ameryka-Olsztynek-Olsztyn-Lidzbark-Reszel-Kętrzyn-Gierłoż jest idealna na weekend.

Uwaga, w Wilczym Szańcu masa komarów!

Jeśli komary was atakują, najlepsza jest – tak mówią – Zimna Wódka. Musicie jednak ruszyć aż na Opolszczyznę. W samej wiosce, leżącej rzut beretem od Strzelca Opolskich jest raptem jeden sklep, ale w regionie atrakcji nie brakuje. Weźmy Mosznę. Pół godziny jazdy z Zimnej Wódki. Zamek, jaki ukaże się

Waszym oczom, zaprze dech w piersiach. 365 pomieszczeń. 99 wież i wieżyczek. Architektoniczne szaleństwo z przełomu XIX i XX wieku. W zamku można przenocować, najtańszy pokój kosztuje 60 zł. Spacer nad jeziorem, nad którym leży zamek ukoji skołowane nerwy. Przez wiele powojennych lat nerwy koili tu pacjenci szpitala psychiatrycznego, na jaki socjalistyczne władze przerobiły rezydencję. Będąc w tym rejonie warto oczywiście zobaczyć Górę św. Anny, Opole, czy Brzeg, a wracając do Warszawy można jeszcze wpaść do Starej Gorzelni. To taka wioska niedaleko Częstochowy.

Oczywiście wypada też po drodze coś zjeść, a gdzieś to zrobić jeśli nie w apetycznie brzmiącej Kiełbasówce – przysiółku k. Kamionki Wielkiej w powiecie nowosądeckim. Albo we wsi Kiełbasy (k. Sieradza) lub w uroczu brzmiącej wiosce Kiełbaski – blisko Łosic w naszym województwie.

A na kawkę można wpaść oczywiście do Kawki – wioski k. miejscowości Niemce w woj. lubelskim.

Może nie ma w tych miejscowościach zbyt wielu atrakcji, ale przecież piękna nasza Polska cała!



POSZEMIANIE Z POLPANAITEM



Zdanie poelga na uęzołniu z pomszeianych letir sółw, a z tcyh sółw hłaso:

- » zpawejanią
- » i
- » mjeskiie
- » krofomt
- » bińpezeszectwo
- » atsoubuowe
- » złakady
- » parosażem

Hasło należy nadesłać na adres:

malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl, życzę miłej zabawy!

Mamy 10 nagród, które nasza sierotka rozlosuje.

B	I	E	D	R	O	N	K	A
A	K	N	B	E	I	R	O	D
D	O	R	N	A	K	B	E	I
N	E	K	A	O	D	I	R	B
R	B	I	E	K	N	A	D	O
O	A	D	R	I	B	E	N	K
K	N	O	A	B	R	D	I	E
I	D	A	K	N	E	O	B	R
E	R	B	I	O	A	K	I	N

LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W SUDOKU Z NUMERU 4/2018

Zadanie posiadało dwa prawidłowe rozwiązania, gratuluję zwycięzcom!

1. Marta Bielska
2. Paweł Tomasiak
3. Piotr Jakubczak
4. Robert Cymerkiewicz
5. Agnieszka Kacprzak
6. Ola Chodkiewicz
7. Rafał Sobolewski
8. Rafał Wieczorek
9. Teresa Markowicz
10. Arkadiusz Nowakowski

ŁUDZIE SKARGI PISZĄ...

Ludzie skargi piszą, a w emocjach nie zawsze czytają to, co napisali. No to przeczytajcie niektóre kwiatki.

BO MU POPSUŁ WIZERUNEK

„Kierowca linii 180 ochlapał mnie kałużą i zniszczył mi wizerunek przed ważnym spotkaniem” – to cytat z listu oburzonego przechodnia. Proszę Pana! Kierowcę poprosiliśmy, by nie ochlapał kałużą ludzi i nie niszczył im wizerunku, na który pracuje się przecież latami!

NO, SĄ CHYBA JESZCZE GORSZE!

Na metrze Wilanowska dzieją się takie oto rzeczy: „Autobus podjechał, każdy wsiadał, a ja byłam ostatnia” – zwierza się pasażerka.

Łaskawa Pani! Samokrytyka godna podziwu, ale nie musi Pani ujawniać wszystkich informacji o sobie...

TO CI ZAWODNIK!

Brawa! Wielkie brawa dla kierowcy linii 171, który, cytujemy, „podniósł autobus i nagle

zamknął drzwi”.

Panie kierowco, tak szczerze: co pan bierze na muskulaturę? Bo my zasuwamy na siłowni od dwóch lat, a ciężko nam stół dźwignąć, nie mówiąc o autobusie...

A CO MIAŁ ROBIĆ? FRUWAĆ?

Cóż to się musiało dziać na Wiatraku, skoro skarga przyszła taka: „Autobus linii 145 stał, dopóki nie odjechał”.

Zastanawiamy się, co powinien robić ten autobus zanim odjechał. Tańczyć? Śpiewać? Gwizdać?

KLAKSON.waw

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

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

Korekta: Marzena Murawska

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

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

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Konrad Wienczatek

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

