

KLAKSON

 mza

nr 11 2020 (133)
ISSN 2545 - 1316



Elektryk nr 100

Mamy setnego „elektryka”

We flocie Spółki mamy już sto autobusów elektrycznych, a do końca miesiąca ich liczba wzrośnie do 160. Warszawa utrzymuje się w europejskiej czołówce w dziedzinie napędów zeroemisyjnych – więcej elektrobusów mają tylko Moskwa i Londyn.



Autobusy elektryczne rewolucjonizują transport publiczny w Europie. W Polsce duże zamówienia na kilkadziesiąt pojazdów składają m.in. Kraków i Poznań, mniejsze zaś szereg miast i gmin. W Europie niekwestionowanym liderem jest Moskwa, która eksploatuje ponad 300 elektrobusów oraz Londyn (dwieście eksploatowanych, kilkadziesiąt następnych w produkcji). Poza sferę zapowiedzi wyszły też kolejne miasta – ponad sto sztuk zamówiły m.in. Göteborg i Bukareszt, na duże zakupy poszły też miasta holenderskie, Madryt i Berlin. Miejskie Zakłady Autobusowe ze 160 elektrykami na koniec listopada będą jeszcze przez dłuższy czas utrzymywać

się na najniższym stopniu europejskiego podium. Światowym liderem produkcji i eksploatacji autobusów elektrycznych pozostają jednak Chiny – tylko w zeszłym roku weszło tam do

eksploatacji 127 tysięcy tego typu pojazdów – stukrotnie więcej niż w Europie!

Doświadczenia naszej Spółki z autobusami elektrycznymi sięgają 2012 roku, kiedy przeprowadzono pierwsze testy pojazdów zeroemisyjnych Solarisa, a następnie także Ursusa i chińskiej marki BYD. Pierwsze zakupy miały miejsce w 2015 roku, kiedy dotarła do Warszawy partia 10 Solarisów Urbino 12 Electric. W kolejnych latach firma pozyskała następnych 20 pojazdów zeroemisyjnych o długości 12 metrów – Solarisów i Ursusów.

W 2019 roku podpisano „kontrakt stulecia” – umowę na dostawę aż 130 przegubowych autobusów elektrycznych Solaris Urbino 18 Electric. Aktualnie Solaris Bus & Coach dostarczył już 70 z tych pojazdów, co oznacza, że we flocie MZA jest już 100 „elektryków”. Do końca listopada, po zakończeniu dostaw ich liczba wzrośnie do 160.

Aby móc efektywnie eksploatować elektrobusy, Miejskie Zakłady Autobusowe intensywnie pracują nad rozbudową

Setny autobus elektryczny w taborze MZA zostanie szczególnie wyróżniony. Przez pół roku będzie bowiem miał specjalne malowanie promujące napęd zeroemisyjny.

sieci ładowarek wtyczkowych i dotykowych. Już w tej chwili na zajezdniach działa ponad 150 ładowarek wtyczkowych plug-in oraz trzy ładowarki dużej mocy zasilające pojazdy przez pantograf. Wspomagają je trzy ładowarki pantografowe na krańcach Spartańska i Konwiktorska. Niedługo ich liczba ulegnie zwielokrotnieniu. Na pętach Szczśliwice i Chomi-

czówka oraz na terenie MZA przy Włociańskiej gotowe już urządzenia czekają na włączenie do sieci elektrycznej. Z kolei do końca roku elektrobusey zaczną ładować się na pętach Esperanto i Nowodwory – tam sieć przyłączeniowa już działa, a w najbliższym czasie wkroczą ekipy budowlane które ustawią ładowarki.

Bardzo zaawansowane są prace w następnych zaplanowanych lokalizacjach. Miejskie Zakłady Autobusowe w pierwszym kwartale przyszłego roku zamierza oddać aż dziewięć ładowarek pantografowych (każda o mocy 400 kW) – jedną na Konwiktorskiej, dwie na Browarnej oraz aż sześć na pętli Wilanów.

Projekt zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą towarzyszącą został wsparty przez Unię Europejską w ramach funduszu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

**ADAM STAWICKI,
FOT. ADAM STAWICKI**



Gotowi do walki z epidemią

– Warszawa od samego początku epidemii robi wszystko, aby pomóc w walce z epidemią koronawirusa. W ramach działań miasta zdecydowałem o udostępnieniu pojazdów Miejskich Zakładów Autobusowych, które po odpowiednim dostosowaniu pozwolą na jednoczesny transport większej liczby osób, odciążając przy tym karetki pogotowia – powiedział Rafał Trzaskowski, prezydent m.st. Warszawy, podczas konferencji prasowej na terenie zajezdni „Stalowa”.

Specjalne autobusy będą mogły zostać wykorzystane w sytuacjach awaryjnych. Przez ostatnie dni trwało dostosowywanie ich na potrzeby pacjentów. Teraz są już gotowe i czekają na pierwsze zlecenia.

W pojazdach dokonano zmian, które dostosowały je do transportu osób chorych. W obu pojazdach zainstalowana została szczelna ściana, która oddziela kabinę kierowcy od części pasażerskiej. Wymonto-

Dwa autobusy Miejskich Zakładów Autobusowych pomogą w walce z koronawirusem. Pojazdy 1536 i 1555 zostały przebudowane i wyposażone w specjalistyczny sprzęt do przewozu chorych. Na podstawie decyzji prezydenta Rafała Trzaskowskiego posłużą w transporcie do Szpitala Narodowego.

wane zostały dwa rzędy siedzeń w przedniej części pojazdów, gdzie teraz znajdują się konstrukcje stalowe do przewozu butli z tlenem; zdemontowano kasowniki i biletomat.

Dodatkowo w autobusach zamontowano radiotelefon, zapewniający kontakt pomiędzy kierowcą a personelem medycznym.

W pojeździe przygotowano 22 miejsca dla chorych, do których doprowadzono instalację tlenową z indywidualnymi maskami na uchwytych sufitowych. Dla kierowców przygotowano jednorazowe kombinezony ochronne.

– Bardzo dziękuję wszystkim tym, którzy przyczynili się do tego, żeby te autobusy mogły zostać dostosowane na potrzeby chorych. To bardzo ważne, że miasto i wszystkie jego spółki robią wszystko, aby skutecznie walczyć z epidemią. Dziękuję również kierowcom, którzy zgłosili się do jazdy tymi autobusami – dodał prezydent Trzaskowski.

Prace przygotowawcze wykonywali pracownicy MZA, a montaż aparatury medycznej odbywał się pod nadzorem medyków. Koszt przerobienia jednego autobusu to niemal 5 tys. zł.

Transport autobusem będzie możliwy w przypadku pacjentów, którzy mogą podróż odbyć na siedząco z zapewnioną ciągłą tlenoterapią.

Do pracy w autobusach-karetkach dobrowolnie zgłosiło się 11 kierowców. Zostali oni przeszkoleni m.in. w zakresie sposobu zakładania odzieży ochronnej.



Saska jak z obrazka

Była popękana nawierzchnia – jest asfalt równy jak stół.
Były utrudnienia dla kierowców – jest komfort jazdy.
Saska zafiniszowała!

Małe jest ważne – można by sparafrazować znane porzekadło, że małe jest piękne. Ulica Saska nie należy może do drogowych magistrali, ale w układzie drogowym Saskiej Kępy odgrywa ważną rolę. Przebudowa ulicy właśnie się zakończyła.

Ulica była przebudowywana, bo jej stan techniczny nie był, mówiąc oględnie, zadowalający. Ze względu na



zamknięcie kilka lat temu mostu Łazienkowskiego na czas jego budowy, ruch na ulicy był bardziej wzmożony. Ponieważ konstrukcyjnie nie została przygotowana na większe obciążenia, szybciej uległa degradacji. Generalna modernizacja stała się więc koniecznością. Głośno domagali się tego mieszkańcy dzielnicy i kierowcy.

Przebudowa ul. Saskiej na odcinku od al. Waszyngtona do ul. Zwycięzców ruszyła w lipcu.

Oczywiście nie obyło się bez utrudnień, jeżdżące tędy linie notowały spore opóźnienia.

Do końca wakacji drogowcy koncentrowali się na pracach związanych z podbudową i wzmocnieniem jezdni. Niestety, ze względu na deszczową aurę pod koniec sierpnia i kłopoty kadrowe wykonawcy (Zakład Remontów i Konserwacji Dróg) spowodowane koronawirusem, asfaltowanie zostało wstrzymane po ułożeniu warstwy wiążącej. Z uwagi na rozpoczęcie roku szkolnego i lokalne znaczenie drogi, drogowcy zdecydowali się ją otworzyć dla mieszkańców – wystające pokrywy studzienek „podlali” asfaltem, by łatwiej i bez szkody dla auta można było po nich przejechać. Od tego

czasu prace skupiały się na wymianie chodników i zjazdów na posesje.

Tuż przed świętem Wszystkich Świętych drogowcy ułożyli ostatnią, ścieralną warstwę asfaltu.

Wymalowane zostały linie oddzielające pasy ruchu i pasy dla rowerów, zakończyły się ostatnie prace porządkowe związane m.in. ze zdejmowaniem tymczasowego oznakowania pionowego, a także położony został asfalt w wylocie ul. Angorskiej. Tam, aby poprawić bezpieczeństwo przechodniów, powstało wyniesione przejście dla pieszych.

Przy okazji wyremontowana została również nawierzchnia chodników wiaduktu w ciągu ul. Saskiej nad Trasą Łazienkowską. W miejsce starego i zniszczonego asfaltu lanego położony został tzw. jastrych żywiczny i pokryto go kilkoma warstwami żywicy nawierzchniowej. Do odnowy pozostały stopnie dwóch ciągów schodowych po zachodniej stronie obiektu. Miejmy nadzieję, że drogowcom starczy zapasu i pieniędzy, a na schodach panie na szpilkach nie będą skrecać sobie nóg w kostkach...

SS

FOT. ADAM STAWICKI

Jak zadzwonić na Centralę...

30 września

Wieczorem policja zrobiła nalot na Gwiazdzistę. Wszyscy byli trzeźwi. Jednak połączenie się z Centralą Ruchu, aby powiadomić o opóźnieniu, nie było łatwe. System łączności nie działał w dwóch wozach! Nie dało się też dodzwonić z prywatnej komórki. Dopiero trzeci autobus miał sprawny system łączności. Na dodzwanianie się na Centralę kierowca linii 122 stracił 32 minuty!

Nie jedź w piżamie, bo cię zwiną!

1 października

Czy autobusem można jechać w piżamie? Teoretycznie tak, żaden przepis tego nie zabrania. A jednak do pewnego dżentelmena, który jechał w takim odzieniu 1/722 zadysponowano radiowóz.

Pozdrawiamy Nowe Załubice

3 października

Serdecznie pozdrawiamy mieszkańców Nowych Załubic. Tak postawiliście swoje fury, że uziemiliście 705. Nie pierwszy to i nie ostatni raz. Jesteście niewyuczalni.

Pomylił się i złamał

3 października

Tuż przed południem zablokowane zostało skrzyżowanie Kopińskiej z Białobrzeską. Na tym skrzyżowaniu zawracał kierowca linii 167. Pomylił bowiem trasę i chciał naprawić błąd. Ale skręcił nieco „za ostro” i „złamał” wóz.

Zabił człowieka, zablokował ruch

3 października

Tragiczny wypadek na Borzymowskiej przy Kolonijnej: motocyklista potrafił pieszego. Pieszy zmarł na miejscu. Brygady: 120, 527, 160 były skracane lub kierowane na objazdy.

Uderzył się w lampę

4 października

Pewien podchmielony dżentelmen przechodził na czerwonym (dla niego) i uderzył swym zawianym cielskiem w jadący 2/269. Niefrasobliwej pijaczynie nic się nie stało i poszedł w długą, a autobus ma uszkodzoną tylną lampę!



Przepraszam..., kolego, ...hep... za to drobne nieporozumienie, ale mnie poniosło...

Zamaskowane awantury

6 października

Tylko tego jednego dnia w naszych autobusach doszło do kilku awantur spowodowanych tym, że niektórzy pasażerowie nie mieli masечek.

Autobus nie jedzie, bo kierowca stoi w korku

6 października

66/723 odjechał kwadrans po czasie z Żerania. A dlaczego? Kierowca... utknął w korku.

A jednak kierowca miał rację...

6 października

Przytomność umysłu kierowcy 3/714 zapobiegła być może tragedii. Kierujący zauważył, że jedna z opon jest uszkodzona. Przyjechali fachmani, obejrżeli. Uznali, że wystarczy oponę dopompować. Jak uznali, tak zrobili. Nagle jak nie huknie! Opona „wysztrelała” i rozerwała się na strzępy. Niestety, pracownik pogotowia technicznego doznał obrażeń. Na szczęście nie okazały się groźne. A było słuchać kierowcy...

Pan jest pijany?

7 października

Kierowca 4/168 został posądzony, że jedzie „pod wpływem”. Oczywiście oskarżenie okazało się bezzasadne. Aż się prosi, by zapytać: a pan, donosicielu, byłabyś trzeźwy?

Bo ta lokomotywa nie ma już paliwa...

7 października

W popołudniowym szczycie został wycofany z linii 5/187. W wozie... zaczęło brakować paliwa! Na szczęście starczyło na dojechanie do Oddziału i zatankowanie. Aż chce się zacytować: „Stoi na stacji lokomotywa. Stoi, bo nie ma paliwa...”

Brawo, kierowca 2/527!

7 października

Na Targówku, późnym wieczorem, dwóm podpitym lujom nie spodobał się

młody chłopak jadący 2/527. Zaczęli go szarpać, chcieli wywlec z autobusu. Zareagował kierowca, więc żule zbluzgały kierowcę i uderzyły kamieniem w boczną szybę kabiny.

Może myślał, że to zajezdnia?

9 października

Serdecznie pozdrawiamy pana kierowcę ciężarówki, który postawił swój wehikuł w zatoce przystanku Zajezdnia Żoliborz 01 i uniemożliwił obsługę przystanku 011/114. Owszem, obok jest zajezdnia, ale zatoka jest dla autobusów, a nie ciężarówek!

To my, kibice!

9 października

Bardzo czule słowa kierujemy też wobec uroczych kibiców, takich kibolątek-niewiniątek, którzy zrobili burdę w 6/162 i zwymyślali kierowcę. Kibicuniów wyprowadziła z autobusu policja.

On byłby lepszym kierowcą!

10 października

2/709 jechał pan, który głośno wyartykułował, że gdyby jego posadzić za kółkiem, prowadziłby autobus lepiej, niż nasz kierowca. Dziarski pasażer pił alkohol, zwymyślał naszego kierowcę i naruszył strefę buforową

Uwaga, jedzie pani pirat!

10 października

Na Julianowskiej przy Geodetów w bok 61/739 przywaliła, jadąca osobową furą z naprzeciwka, kobieta. Przy okazji przydziwniła też w słup oświetleniowy, który mocno odchylił się od pionu. Na szczęście nie było ofiar. Tegosamego dnia na św. Bonifacego w bok 3/189 uderzyła swoim autem inna pani, która nie potrafi zmieniać pasa ruchu.

Co za pech!

10 października

3/171 jechała z kolei starsza pasażerka z ręką w gipsie. Gdy szykowała się do wyjścia, autobus lekko przyhamował. Kobieta upadła tak niefortunnie, że rozbiła sobie głowę.

Dziki Zachód?

12 października

Wieczorem, na krańcu Stara Miłosna (Ułańska), do autobusu wsiadło 3 agresywnych mężczyzn. Pili alkohol i palili. Kierowca wezwał ich do opuszczenia pojazdu, na co zareagowali agresją i groźbami pod adresem prowadzącego, a następnie opuścili autobus. Po zrobieniu dwóch kursów i powrocie na kraniec Stara Miłosna (Ułańska) około 21:45 kierowca zobaczył ponownie tych mężczyzn, kierujących się w stronę autobusu od strony stacji benzynowej. Mężczyźni po stwierdzeniu, że to ten sam kierowca, ponownie zareagowali agresją i groźbami. Kierowca MZA zamknął wszystkie drzwi, aby nie wsiadli do pojazdu. Mężczyźni uderzali w prawy bok pojazdu a następnie... poszli na przystanek i czekali na kierowcę! Kierowca po ruszeniu z krańca i dojeżdżaniu do przystanku Rumiankowa 01 zobaczył, że ci sami mężczyźni czekają na niego na przystanku. Ponieważ w autobusie nie było pasażerów, a na przystanku czekali wyłącznie agresorzy, ze względu na zagrożenie zdrowia i życia oraz w obronie mienia MZA, kierowca podjął decyzję o pominięciu przystanku.

Otwork tonie!

13 października

Trochę napadało i Otwork zamienił się w Wenecję. Nie dało się przejechać Andriollego przy Pułaskiego. Kierowca 1/722, nie chcąc „utopić” autobusu, pojechał objazdem.

Tak to jest, gdy się śpieszymy...

14 października

1/736 nie ustąpił pierwszeństwa i grzotnął w 8/145 na Żeraniu. Kierowca wozu linii 736 był opóźniony. Po kolizji, z uwagi na nieznaczne uszkodzenia, autobus ruszył z dodatkowym, 19-minutowym opóźnieniem...

13 minut na plusie z Konwiktorskiej

14 października

Kierowca z linii 503 pomylił się i ruszył z Konwiktorskiej... 13 minut przed czasem! W pomyłce zorientował się na przystanku Foksal. Ale coś ta Konwiktorska pechowa. Dzień później... zderzyły się tam dwa wozy linii 503. Jeden został tak uszkodzony, że trzeba było go odholować.

Kierowca broni pasażerki

15 października

Wieczorem na Reymonta w 11/112 jakiś drań zaatakował pasażerkę! W sukurs napadniętej ruszył kierowca, wtedy agresor... chciał pobić naszego pracownika. Poszkodowana odmówiła pomocy medycznej i wezwania policji.

Gdzie dwóch się spotyka, nic dobrego nie wynika

16 października

W Zalesiu Dolnym jest zwężenie i ruch odbywa się wahadłowo. Ruchem tym steruje sygnalizacja. Z samego rana coś jednak nie poszło, jak należy. Wjeżdżający na zielonym, jak twierdzi, świetle kierowca 2/727 „nadział się” na jadący z naprzeciwka autobus linii 2/L19. No i powstał nielechy ambaras. W zamieszaniu spowodowanym koniecznością wycofania autobusu stracił 21 min.

Co robić, gdy utkniesz w środku manifestacji?

W oku cyklonu

**Chroń pasażerów i siebie.
Zachowaj spokój i nie daj
się sprowokować.
Wykonuj bezzwłocznie
wszystkie polecenia
Nadzoru Ruchu i służb
porządkowych.
Tak powinienes się
zachowywać w czasie
manifestacji.**

Wielotysięczne tłumy, które wyległy na ulice miasta w październiku, sparaliżowały ruch. Bardzo wiele brygad kierowano na objazdy. Niektórzy jednak „utknęli”. Na szczęście to były protesty pokojowe i – mimo, iż bardzo liczne – spokojne. Jak na takie tłumy – arcyspokojne. Ale nie zawsze tak musi być. Bywają przecież demonstracje o mniej pokojowym charakterze, gdy o swoje upominają się np. górnicy.

W oku cyklonu

Zazwyczaj policja i służby Nadzoru Ruchu wiedzą, gdzie może być „gorąco” i kiedy, więc zawczasu pokierują cię na objazd, albo zatrzymają w bezpiecznym miejscu. Może się jednak zdarzyć, że manifestacja wymknie się spod kontroli i zostaniesz otoczony/zostaniesz otoczona przez tłum albo służby nadzoru ruchu nie zdążą ci powiedzieć, że gdzieś jest blokada i wpakujesz się prosto w kościół. Co wtedy? Przede wszystkim zadbaj o pasażerów. Gdy widzisz, że dalsza jazda

jest niemożliwa, wysadź ich w najbardziej bezpiecznym miejscu. Możesz przez mikrofon poprosić o zachowanie ostrożności przy opuszczaniu autobusu, jeśli zatrzymujesz się np. na środkowym pasie.

Wysadziłeś/wysadziłaś ludzi? To uzbrój się w cierpliwość. Połącz się z centralą ruchu i powiadom o swojej sytuacji. Czekaj na dyspozycje. Stosuj do poleceń służb porządkowych, zwłaszcza policji. Każą ci dawać do przodu – dawaj. Każą cofnąć – cofaj, choć oczywiście z zachowaniem maksymalnej ostrożności. Nie wdawaj się w dyskusje z policjantami, wykonuj ich polecenia.

Nie politykuj

Choćbyś był całym sercem z demonstrantami, zachowaj swoje poglądy dla siebie. Nie dawaj po klaksonie, nie wychylaj się przez okno kabiny pozdrawiając demonstrantów. Nie wychodź z autobusu bez niezbędnej potrzeby! Nie jesteś na manifestacji. Jesteś w pracy. Nigdy nie wiesz, czy gdzieś nie ma kontrmanifestantów i jeśli na takich trafisz, możesz mieć kłopoty.

Nie bądź gościnny – nie wpuszczaj uczestników zgromadzenia do środka. To nie jest przystanek.

Nie daj się sprowokować

Pod żadnym pozorem nie strasz uczestników manifestacji. Nie ruszaj autobusem w stronę tłumy bez wyraźnego polecenia policjanta! Przestraszony tłum widząc ruszający autobus jest w stanie wpaść w panikę.

Dlatego pod żadnym pozorem nie trąb też na ludzi, nie wyklinać ich. Możesz być zbulwersowany zablokowaniem ruchu, ale przynigdy nie krzycz do ludzi tekstami typu: „rozpedzić to warcholstwo!” albo „won do domu”.

Złość Ci w niczym nie pomoże


Może ci się nie podobać blokowanie ulic – masz prawo do takiej oceny. Masz prawo być wkurzony, gdy tkwisz już godzinę czy dwie, a końca „imprezy” nie widać, tymczasem tobie kończy się czas pracy i śpieszysz się na kolację. Ale złościeniem się na manifestantów nie sprawisz, że się rozejdą.

Gleba! Ale to już!

Jeżeli widzisz, że sytuacja się zaognia, bo np. przyjechali górnicy z kilofami, zgromadzenie zaczyna przypominać jatkę, a do akcji ruszają siły porządkowe, zamknij dokładnie wszystkie okna i szyberdachy. Najdokładniej, jak tylko możesz. Chodzi o to, by gaz łzawiący nie dostał się do autobusu. Gdy rozróżba zaczyna się rozkręcać, opuść kabinę (ale nie wychodź z autobusu!). Rozbicie kamieniem szyby czołowej to pestka. Gdy więc widzisz, że robi się niefajnie, że dookoła latają kamienie, połóż się na podłodze. Chroń siebie, przede wszystkim siebie, nie autobus. Kładąc się na podłogę unikasz zranienia przez rzucony przedmiot.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Czas pandemii, czas odpowiedzialności



**Wytrwajmy. Przeżyjemy trudny czas,
jeśli będziemy odpowiedzialni
za siebie i za innych**

Pandemia nie zwalnia. Wprost przeciwnie – każdy dzień wydaje się trudniejszy od poprzedniego. To jest jak wojna. Wygramy tę wojnę, jeśli będziemy odpowiedzialni. Nie tylko za siebie. Na razie załoga naszej Spółki zdaje egzamin z najtrudniejszych czasów.

Upiorności czasów zarazy nie ominęły nas. Niemal każdego dnia jakiś kierowca informuje, że w jego rodzinie był ktoś, kto miał kontakt z osobą zakażoną. Są przypadki, na szczęście jeszcze nieliczne, gdy chorują sami kierowcy. Są przypadki, gdy „na gwałt” trzeba szukać zmiennika, dyspozytorzy stają na rękach by to, co ma wyjechać – wyjechało. To heroiczna praca.

To, że pracownicy zgłaszają, iż „mieli kontakt z kimś kto miał kontakt” zasługuje na uznanie. Jest dowodem odpowiedzialności i dojrzałości. Lepiej bowiem udać się na kwarantannę, niż ryzykować rozniesienie wirusa.

Bardzo dobrze, że prowadzący reagują też na pasażerów bez maseczek. Zawiadamiają Centralę Ruchu, zwracają uwagę takim niezamaskowanym delikwentom. W niektórych przypadkach nawet przerywają kurs. To dowodzi poczucia rozsądku i właśnie odpowiedzialności.

Na szczególne uznanie zasługują nasi kierowcy, którzy widząc wypadek pojazdów obcych, udzielają poszkodowanym pomocy. To bardzo szlachetna postawa. Udzielenie takiej pomocy może w niektórych przypadkach uratować życie. W sytuacji, gdy SOR-y są przepełnione, gdy na przyjęcie do szpitala czeka się godzinami, fachowa pierwsza pomoc przedmedyczna jest nieoceniona.

Któż mógł przypuszczać, że szkolenia sanitarne, które przechodzili nasi kierowcy, będą tak pomocne? Chyba nikt, w najgorszych scenariuszach, nie zakładał, że nadejdą czasy, gdy najpewniejszym ratunkiem będzie ten udzielony przez kierowcę.

Szkoląc pracowników szkoliliśmy do pracy w normalnych warunkach – nie na wojnie. A mamy wojnę. Mimo, że nie spadają bomby. Wojnę o tyle gorszą, że przeciwnik może być wszędzie.

Ale każdy z nas – nawet, jeśli nigdy nie przechodził kursu pierwszej pomocy – może zadbać o swoje bezpieczeństwo. Dokładne mycie rąk mydłem, zakładanie maseczki, dystans społeczny – to jest podstawa. Być może nie uchroni to oczywiście przed zachorowaniem. Ale może przynajmniej zmniejszy ryzyko. A innej recepty na zarazę na razie nie mamy.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

To będzie opowieść o świniach. Były w zajezdniach. Kwikały aż miło. Świnie trafiały potem na stoły kierowców i motorniczych.

Chcemy piwa i salcesonu!

część 2

Aż trudno uwierzyć, ale był taki czas, gdy w strukturach komunikacyjnej dyrekcji był wydział zajmujący się... żywieniem pracowników. Żeby ich wyżywić, potrzebne były świnie, drób, czy choćby własne kartofle z pola. Nad żołądkami pracowników czuwał ogromny sztab urzędników!

Pod koniec 1953 roku na terenie MPA i MPK rozpoczęły swoją działalność Oddziały Zaopatrzenia Robotniczego (OZR), które miały zrewolucjonizować nie tylko żywienie zbiorowe w stołówkach i bufetach, ale także unowocześnić i potanić (przynajmniej o 30 procent od cen rynkowych) handel dobrami wszelakimi. Począwszy od skarpetek, bielizny, a skończywszy na radiodiodach, aparatach fotograficznych itp. Jeszcze przed oficjalnym początkiem funkcjonowania (1 stycznia 1954 r.) udało się OZR-om uruchomić, a raczej zaanektować pod swoje skrzydła, istniejące od 1945 roku zakłady fryzjerskie i szewskie, z których miały powstać ogólnodostępne punkty usługowe nie tylko dla pracowników. Na podobnej zasadzie

przejęto zakładowego fotografa z jego pracownią, który miał świadczyć za niewielką opłatą pełny foterwis, od wywołania negatywu po gotowe odbitki.

OZR-y przejęły od Dyrekcji Stołówek ZSS także bufety, stołówki i kilka wolnostojących na terenie zajezdni „zielonych budek”, pełniących funkcję zakładowych sklepików. W ramach budowania „kapitału-majątku” podporządkowały sobie organizacyjnie również istniejące gospodarstwo rolne „Hipszówkę”¹ o pow. 30 ha, które obok produkcji zboża miało rozpocząć dodatkowo produkcję warzyw, owoców i... trzody chlewnej². W planach było „nabycie” kolejnych 8 gospodarstw z tuczarniami mających dostarczać tzw. sztuki mięsne do bicia m.in. na potrzeby wykańczanej masarni w nowo budowanym budynku administracyjnym zajezdni przy Inflanckiej. Część nieprzetworzonego mięsa miała trafiać do zakładowych stołówek, a część – do sprzedaży w bufetach. Podobnie jak warzywa, czy wczesną wiosną – nowalijki – z planowanej do uruchomienia własnej szklarni³. Plany były naprawdę świetlane i bardzo ambitne.

W tym miejscu trzeba koniecznie dodać, że owo „nabycie” nie było dosłownym kupnem czy przejęciem gospodarstw, a raczej deklaracją i faktyczną

pomocą ze strony MPK i MPA w uprawie ziemi, konserwacji maszyn uprawiającym areał dzierżawcom – rolnikom, którzy w zamian dostarczali po niskich cenach produkty rolne do OZR-ów. W początkach lat 50. pracownicy warszawskiej komunikacji wielokrotnie wyjeżdżali na akcje żniwne czy wykopkowe, a w warsztatach m.in. CWS-u czy naprawy tramwajów naprawiano maszyny rolnicze. Ale to już inna, mało znana historia, na inna okazję.

Wróćmy do naszych OZR-ów, które 1 stycznia 1954 stworzyły jeden wspólny organizm zaopatrzeniowo-usługowo-gospodarczy, i „maszyna” ruszyła pod czujnym i – co tu ukrywać – krytycznym okiem pracowników MPA i MPK.

Kto zabije prosiaka?

W połowie stycznia 1954 r. otwarto stołówkę w budynku administracyjnym przy Inflanckiej, a wraz z nią w jego piwnicach dużą masarnię. A ta potrzebowała obiektów pomocniczych w postaci rozbieralni mięsa i ubojni. Z tą ostatnią były jednak pewne kłopoty, raz – w postaci braku fachowca – rzeźnika, którego miano „wypożyczać” z miejskiej rzeźni. Dwa – niedostarczenia przez producenta na czas stosownych narzędzi i oprzyrządowania do bicia trzody i bydła. Co prawda jeden z potencjal-

¹ Hipszówka – Folwark Hipsza – niemieckiego kolonisty Hubscha. Pola uprawne i łąki gospodarstwa zaczynały się za Czarną Drogą (dziś nowy odcinek ul. Korzona) i ciągnęły się do karczmy przy Szosie Radzywińskiej; od północy ograniczała je ul. Samarytanka i granica zabudowy wzdłuż ul. Gilarskiej, od południa ul. Trocka, będąca jednocześnie granicą Warszawy w latach 1916-1951. W okresie międzywojennym Hipsch rozparcelował gospodarstwo, a część działek kupili m.in. tramwajarze na działki i pod budowę domów. Jednak większość działek było dzierżawionych przez rolników. Po 1945 roku założono spółdzielnię rolniczą, a z czasem tereny przejął PGR Bródno. Źródło: <https://zaciszewarszawa.wordpress.com/2016/11/11/hipszowka-na-granicy-zacisza-i-targowka/>

² Głos Tramwajarza nr 16 z czerwca 1954 roku, art. „OZR i jego punkty usługowe, dentystyczny, fryzjerski, krawiecki, szewski...”

³ Głos Tramwajarza nr 2 z 1954 roku, art. „OZR to dalszy krok w lepsze jutro pracowników MPK i MPA”.



nych, przyszłych fachowych pracowników zadeklarował, że do wykonywania jego usługi nie jest potrzebny specjalistyczny sprzęt i da sobie radę, to i tak ubojnia nie ruszyła, bo okazało się, że sanepid nie wyraża zgody, aby na terenie zajezdni trzymano w kojcach żywe zwierzęta rzeźne. Z czasem okazało, że sanepid to niejedyny zmartwienie. Większym było znalezienie obsady ubojni i rozbieralni nienadużywającej „wspomagaczy dezynfekujących”.

Ale pierwsze koty za płoty i masarnia z tygodnia na tydzień zwiększała produkcję wędlin i wędzonych boczków. W połowie roku planowano uruchomienie produkcji garmażeryjnej w postaci galaretek z nóżek, salcesonów czy kaszanki na potrzeby bufetów. Jednak na przeszkodzie realizacji zamierzenia, obok braku sił fachowych, stanął mały problem – brak odpowiednich, przeszklonych lad chłodniczych. Co prawda lodówki były, ale co w nich było, wiedziały tylko bufetowe, które niezbyt chętnie informowały klientów o posiadanym towarze. A przepisy sanitarne informowały krótko – kiełbasa w lecie musi być w chłodni.⁴

Bambosze pierwszej potrzeby, a flaki jak podeszwy

Warsztaty szewskie, obok napraw obuwia, rozpoczęły produkcję bamboszy, na które – jak się okazało – był ogromny popyt na rynku zewnętrznym (poza MPA i MPK). Punkt krawiecki obok obowiązkowych, bezpłatnych napraw mundurów służbowych i czapek, uruchomił dodatkowy wyrób gustownych damskich beretów.

Jedynie w części gastronomiczno-stołówkowej było nieco gorzej. Już w połowie lutego 1954 roku na łamach zakładowych gazet pojawiały się alarmujące apele, że za mało jest konsumentów, że kaprysują na jakość itd.

Jeden ze stałych korespondentów „Głosu MPA” grzmiał ze szpalt: „Gdy frekwencja na stołówce na Inflanckiej nie podniesie się, to stołówka będzie zlikwidowana i tym samym zrobimy krzywdę samotnym pracownikom, oraz tym którzy rozumieją, że jedna bułka z wędliną w bufecie kosztuje tyle, co obiad z 2-ch dań we własnej stołówce”⁵.

Trudno powiedzieć, czy apele pomogły, ale już w czerwcu z żywienia zbiorowego na Inflanckiej korzystało dziennie 120

⁴ Głos Tramwajarza nr 22, wrzesień 1954, art. „Kiełbasa w lecie musi być w chłodni”

⁵ Głos MPA nr 4 z 15 lutego 1954 roku, art. „Pracownicy z Inflanckiej – nie bojkotujcie swojej stołówki”.

osób (w lutym 80). Nieco lepiej było na Woli, gdzie wydawano 200 obiadów. W sumie w 3 stołówkach na zajezdniach autobusowych i tramwajowych wydawano ok. 700 obiadów (pod koniec 1954 roku w sumie w MPK i MPA pracowało ponad 7 700 osób). W roku następnym wydawano już ponad 1,5 tys. obiadów, poprawiono także jakość potraw, ale – jak to bywa w dużych firmach produkcyjnych – zdarzały się i wpadki, skrętnie odnotowane w prasie, jak ta o przytwardzonych flakach: „Dziś flaki – szepczą pracownicy. Lecz niezadługo niemiłe rozczarowanie, gdyż flaki pływały w rzadkim płynie, a po ich spróbowaniu musiano zrezygnować z ich jedzenia z powodu zbyt wielkiej twardości, o czym świadczyły poddawane talerze. Dwie konduktorki były na pewno bardzo głodne, gdyż zdobyły się na ryzykowny czyn zjedzenia, lecz zapomniały, że nie mają strusich żołądków. Wychodząc ze stołówki wyrażały obawę, co będzie, gdy pełniąc służbę na wozie doznają skutków zjedzenia niedogotowanych flaków”⁶.

Komu kawa, komu mleko?

W 1955 roku OZR dostarczał „towar” w sumie do 9 „zielonych kiosków”, baru mlecznego, 3 stołówek i 3 sklepów przemysłowo-spożywczych, w których można było nabyć nie tylko bambosze, kiebasę z własnej masarni, ale nawet radio, żelazko czy inne dobra przemysłowe. A trzeba dodać, że do zadań OZR w okresie letnim dochodziło także zaopatrywanie ośrodków kolonijnych i wczasowych MPK i MPA w żywność. W 1954 tylko samo MPK w 3 ośrodkach kolonijnych zapewniało letni wypocinek ponad 800 trambusiarskim urwisom. A to nie wszystko. Na liście zadań

OZR-u było także gotowanie kawy, mleka i rozwożenie po ekspedycjach. I „nadzór” nad 8 gospodarstwami rolnymi o pow. ponad 500 ha. O ile wyjazdowe ekipy mechaników z MPA i MPK nadążały z naprawą maszyn rolniczych, to gorzej było ze zbiorem plonów, gdyż wielu pracowników odmawiało społecznej żniwnej czy wykopkowej pracy.

W 1958 roku OZR został zlikwidowany, a jego rolę przejęły działy socjalne MPA i MPK, połączone w 1964 roku w jeden Dział Urządzeń Socjalnych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Z czasem przekształcony w Zakład Działalności Socjalnej, który ramie w ramie z WSS, zajmującym się dobozem personelu i nadzorem nad bufetami, rozpoczął nowy rozdział żywienia zbiorowego. Do placówek żywieniowych trafiło wreszcie nowoczesne wyposażenie w urządzenia gastronomiczne, i – co najważniejsze – przygotowywane na miejscu gorące, krótkie dania barowe. Choć niektóre odmrażane, ale to już szczegół. Unormowano także produkcję garmażeryjną i zwiększono moc produkcyjną stołówek poprzez dodatkowe, tanie przydziały artykułów spożywczych⁷. W przeszklonych ladach zaczęły królować niedrogie kaszanki, pasztety, salcesony.

Stołówka w każdej zajezdni

Wraz z rozwojem MZK i budową nowych zajezdni, przybywały bufety i stołówki. W 1975 roku było ich w sumie 13. Najlepszym, pod względem serwowanych dań, był punkt żywieniowy w zajezdni przy Kleszczowej. Tam pani Kryśia starała się, aby codziennie można było zjeść schaboszczaka, gulasz z serc, smażoną wątróbkę z cebulką, flaczki czy

pyzy. Serwowała także własne wyroby cukiernicze. A wszystko w umiarkowanych, przystępnych cenach.

Bufety z różnym powodzeniem utrzymywały się niemal do końca lat 90. XX wieku. Nawet w trudnych latach 80. serwowały na ciepło np. cykadry czy flaczki z kalmarów, jak m. in. bufet w Piasecznie⁸ czy przy Włociańskiej. Aby zachęcić ich obsługę do poprawy pracy i zaopatrzenia, w 1988 r. dyrekcja MZK ogłosiła specjalny konkurs na najlepiej pracujący bufet, z dość wysokimi nagrodami pieniężnymi dla zwycięzców. Wśród najważniejszych kryteriów oceny było: zaopatrzenie, urozmaicenie asortymentu, uprzejmość obsługi, czystość i własne inicjatywy⁹. Jednak były to już jedne z ostatnich prób reanimacji taniego żywienia zbiorowego. Ratunkiem miało być oddanie ich całkowicie w agencję, ale i tak z czasem zaczęły zniknąć jeden po drugim. Podobno z powodów ekonomicznych i nieopłacalności dla prowadzących, choć zdania są podzielone.

Zostały tylko dwa bufety

Dzisiaj to już odległa i ciągle mało opisana, a ciekawa historia żywienia zbiorowego w warszawskim transporcie publicznym. Pewną pozostałością po niej są bufety przy Woronicza i Ostrobramskiej, choć trudno w nich doszukać się tamtych klimatów. Co prawda bufet w zajezdni przy Woronicza jest prawie w tym samym miejscu, co 50 lat temu, ale po dawnej stołówce i kuchni nie ma już śladu, a ich powierzchnię zajmuje m.in. ośrodek szkolenia (OSK) czy inne komórki zajezdni.

WIWO

⁶ Głos MPA nr 7 z 31 marca 1954 roku, art. „Twarde flaki, nadmierna słoność i pieprzność potraw”.

⁷ Zarządzenie nr 13 Prezesa RM z 25 stycznia 1961 roku w sprawie rozszerzenia zakresu usług stołówek pracowniczych.

⁸ Gazeta zakładowa MZK „Trasy” nr 1 z 28 stycznia 1987 roku, art. „Fatalne zaopatrzenie bufetu w Piasecznie”.

⁹ Polecenie służbowe nr 4/88/E z 12 maja 1988 roku w sprawie konkursu na najlepiej pracujący bufet MZK.

Natasza także jest nasza

Szacunek do Pasażera-obcokrajowca jest miarą naszej kultury i człowieczeństwa

Przyjechali z kraju, gdzie podstawę komunikacji stanowią mini-busiki zwane marszrutkami. Kraju, w którym można zapomnieć o takich udogodnieniach w pojazdach, jakie mamy w Warszawie. Są mieszkańcami naszego miasta, naszymi pasażerami. Zasługują na szacunek, tak jak wszyscy.

Ukraińcy, bo o nich mowa, korzystają z naszych autobusów. Na niektórych liniach, zwłaszcza peryferyjnych, jak choćby 199 czy 340, stanowią połowę, a czasem większą część pasażerów.

Pracują na budowach, w handlu, w gastronomii. Gdyby nagle wyjechali, wiele inwestycji zostałoby przerwanych, a za ladą nie miałby kto stać.

Ci ludzie – najczęściej – płacą za bilety i oczekują usługi na dobrym poziomie. I to widać po... skargach. Obywatele zza wschodniej granicy niczym się już nie różnią od naszych rodaków i potrafią się poskarżyć na wszystko: niepunktualność, zbyt duży tłok w autobusie, czasami – na zachowanie kierowcy.

O ile jeszcze rok czy dwa lata temu skarg od osób, których imię i nazwisko wskazywało, że jest to gość zza granicy, dostawaliśmy może kilka rocznie, o tyle teraz potrafi przyjść kilka-kilkanaście w miesiącu.

Pisane są już zazwyczaj poprawną polszczyzną i gdyby nie charakterystyczne imię czy nazwisko, nie odróżniałyby się od innych.

To oznacza, że nasi goście zdomowili się. Czują się jak u siebie. I mają prawo – tak, mają prawo wymagać usługi na takim samym poziomie, jak wszyscy inni.

Cieszy nas, że wśród skarg, które dostajemy od naszych gości, stosunkowo mało jest tych dotyczących zachowania kierowców. Oczywiście te, które się pojawiają, bardzo nas smuca.

– Czego? Czytać nie umie? Za Bugiem to szkół nie ma? – tak miał jakoby się zwrócić jeden z kierowców do pasażerki, gdy na pętli przy Dworcu Centralnym zapytała o godzinę odjazdu, bo nie mogła „rozkminić” rozkładu jazdy.

– Z wiochy jesteś, na wieś wracaj! – takim tekstem miał obdarzyć pasażera o wschodnim akcencie kierowca na Stegnach.

Takie zachowania, jeśli istotnie tak przebiegały, są niedopuszczalne. Wiera, Natasza czy Jewgienij mają takie same prawa i zasługują na szacunek. Mają prawo czuć się w naszym mieście nieco zagubieni, mogą mieć problemy w zrozumieniu rozkładów jazdy czy dotarciu w określone miejsce. Szacunek i pomoc kierowcy w takiej sytuacji jest bardzo pożądana. Świadczy o empatii, o naszym człowieczeństwie.

Nie szydźmy z naszych nowych mieszkańców! Setki tysięcy Polaków w straszliwych latach 80., gdy bieda pisała, jak stado mordowanych myszy, wyjechało do RFN. Ten kraj był rajem. Naszym emigrantom też na początku na pewno nie było łatwo. Niektórzy emigrują i teraz – choćby do Norwegii. Wędrówka ludów jest stara jak świat. Kiedyś my byliśmy „u kogoś”, teraz „oni” zza wschodniej granicy są „u nas”.

Za kilka lat, gdy Ukraińcy założą rodziny, nastąpi asymilacja. Drzwi w drzwi będzie mieszkał Kowalski i Maszkarenko. Na moim osiedlu w Żąbkach bawią się dzieci polskie z dziećmi, które mają akcent wschodni, bo choć urodziły się w Polsce, ich rodzice przyjechali zza Bugu.

Przyjdzie czas, kiedy nikogo nie będzie dziwiło, że w szkole jest Jasiek, Krzyś, ale też Wiera, Wasyl, Jura i Natasza.

Świat jest jeden. I dla wszystkich.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI



Jedenaście lat z „Klaksonek”

Miał zaledwie cztery strony. Na pierwszej informował o wypłacie zaległych „trzynastek” dla pracowników, którzy byli ich pozbawieni. Na stronie drugiej znalazła się relacja z akcji cmentarnej i informacja o przetargu na, tak, dobrze czytacie, 16 wozów klasy midi. Strona trzecia to był sport i tekst o tym, że mamy w Spółce psychologa. A numer wieńczyła opowieść o Ryszardzie Mikuckim – człowieku, który testował autobusy.

11 lat temu, w listopadzie 2009 roku, ukazał się pierwszy Klakson.

Miło jest wspominać „stare, dobre czasy”, ale one przecież wcale dobre nie były!

W ówczesnej flocie sporą część stanowiły zajeżdżone

ikarusy. Jak coś kupowaliśmy, to w śladowych ilościach. Te 16 autobusów klasy midi – to była kropla w morzu potrzeb. Obecnie kontraktuje się po kilkadziesiąt pojazdów.

A jak wyglądały Oddziały? Zaniedbane, od lat niedoinwestowane. Łamy Klaksonu pełne są informacji o liftingu na R-3 czy R-4.

Ale były też sukcesy wielkiej wagi – już w numerze z grudnia

2009 informowaliśmy o podpisaniu pierwszej umowy wieloletniej na lata 2010–2017. „2 grudnia zaczął się nowy rozdział w historii naszej Spółki” – pisaliśmy nieco z patosem. Ale to akurat była najprawdziwsza prawda, bo umowa – bodaj pierwsza tego typu w Polsce – zagwarantowała nam stabilność finansową, a ludziom – dała pewność pracy. „Nie będzie zwolnień grupowych” – uspokajał załogę ówczesny prezes zarządu. Numeru grudniowy Klaksonu zwiększył

objętość do 12 stron. Dzięki temu mogliśmy zrelacjonować pierwszą imprezę „trzydziestolatków”, czyli pracowników, obchodzących jubileusz 30-lecia pracy. Jednym z wyróżnionych, skromnie schodzących ze sceny z dyplomem, był... Jan



JUBILEUSZ

Kuźmiński. Wtedy nie wiedział jeszcze, że przyjdzie czas, gdy on obejmie stery MZA.

Grudzień 2009 był lodowaty i śnieżny – 17 grudnia zawieja sparaliżowała miasto i doszło do aż 218 awarii wozów! Jednak w rok 2010 wchodziliśmy z optymizmem. „Czeka nas ciekawy rok” – pisaliśmy. „Będzie nowy tabor, będą inwestycje Oddziałach. Zaczynamy też odliczanie do jubileuszu 90-lecia komunikacji autobusowej” – pisaliśmy w numerze styczniowym 2010 roku.

Zmieniały się czasy i zmieniała się nasza Spółka. Zmieniało się także miasto – Euro 2012 dało potężnego kopa. W miejsce dzikiego bazaru wyrósł piękny stadion. Na tory ruszyły nowoczesne pociągi SKM. Zadudniły nowoczesne tramwaje.

Pisaliśmy o tym w Klaksonie dlatego, bo uważamy, że nie można kisić się w autobusowym sosie. Żyjemy w pięknym, rozwijającym się mieście. Pokazywaliśmy więc i tabor szynowy i wspaniałe przeobrażone bulwary, informowaliśmy o nowych inwestycjach. Byliśmy z naszymi kierowcami, gdy przezywali trudne chwile w czasie budowy metra w rejonie Dworca Wileńskiego. Któż dziś pamięta rozgrzebany plac Wileński? Aleją Solidarności można było dojechać do placu z obu stron, ale przejazd na wprost, czyli z centrum w kierunku Marek i od Marek do centrum był przez wiele miesięcy niemożliwy! Któż pamięta, że na Placu Bankowym była pętla autobusowa?

Na łamach Klaksonu, w obiektywie naszych fotoreporterów, ukazywaliśmy miasto, które zmienia się niemal z każdym miesiącem.

W Klaksonie zawsze znajdzie się jednak miejsce na tekst interwen-

cyjny. Bronimy kierowców przed niesłusznymi atakami. Pokazujemy, jak radzić sobie z konfliktowym czy agresywnym pasażerem. Piętnujemy jednak też zachowania niewłaściwe, których dopuszczają się nasi kierowcy.

Ale tych najlepszych, którzy pomogli pasażerom, chwalimy. Pokazujemy ich sylwetki i dajemy relacje z uroczystości wręczania nagród. Tacy pracownicy są naszą dumą i mogą być wzorem do naśladowania.

Wynajdujemy „śmiesznotki”, jak choćby o kierowcy, co puścił pawia, bo nie chciał go przejechać. W „Raportach” też każdy znajdzie coś lekkiego dla siebie. Zmieniła się też szata graficzna gazety. Jest ciekawsza. Atrakcyjniejsza.

Klakson bywa drażniący, bywa prowokujący do myślenia. Taka jest rola gazety. Mam nadzieję, że przynajmniej nie jest nudny.

Dziękuję za te świetne 11 lat.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Uzdolnieni w zdalnej pracy

Pandemia zmieniła rynek pracy. Na zawsze

to chciał – ten mógł. Nasza Spółka, w trosce o zdrowie pracowników, umożliwiła im pracę zdalną. Nie dotyczy to oczywiście kierowców czy mechaników. Nie da się prowadzić autobusu „z domu”. Ale wiele czynności biurowych można robić z własnej kanapy.

Pandemia zmieniła model pracy. I zmieni jeszcze. Nigdy już nie będzie tak samo.

Wyludniły się biurowce Służewca i Woli. Coraz więcej ludzi pracuje nie wychodząc z własnego mieszkania. Nasiadówki z kawą zostały zamienione na łączenie się online. I te zmiany dotyczą też naszej Spółki. Jest mniej pasażerów. Dużo mniej. Nawet „rzeźnię” typu 190 czy 509 jeżdżą puste. To dobrze, bo udaje się utrzymać tak ważny dystans społeczny. Ale to źle, bo spadły wpływy z biletów.

Na szczęście pracujemy w spółce miejskiej. Nie musimy bać się plajty. Kierowcy małych firm przewozowych znaleźli się na bruku. Nie ma pasażerów – to nie ma kursów. Nie ma kursów, to won za bramę. Nie ma sentymentów.

Taka sytuacja dotknęła setki mikroprzedsiębiorstw autobusowych w całej Polsce. Są już miasta, nawet nie wsie, ale miasteczka, gdzie pozostało kilka połączeń dziennie, czasami jedno. Taki jest właśnie skutek pracy zdalnej. Niestety, nie jedyny.

Ach, pracować z kanapy!

Kierowcę, który musi wstać o 2:00 w nocy, by wyruszyć na poranną zmianę, diabli biorą, gdy słyszy narzekania urzędników, którzy pracują z domu. Wydawałoby się, że nie ma przecież nic fajniejszego od roboty z własnych czterech ścian! Wstajesz z łóżka, nie musisz biec na przystanek, zaparzasz kawkę, włączasz komputer, coś tam poklikasz, a pieniądze lecą jak za normalny etat.

Szczyt marzeń? Niekoniecznie. To, co kierowcom wydaje się najfajniejszą robotą na świecie, pracownikom zesłanym „na zdalną” daje w kość. Dom zamienił się bowiem w biuro. Nie ma rozgraniczenia firma – życie prywatne. Nie ma podziału. Ludzie, którzy już na początku pandemii zostali zesłani „na zdalną”, początkowo sobie to chwalili. Teraz narzekają. Urwały się bowiem więzi międzyludzkie. Widzenie się z ko-

legami i koleżankami przed kamerą to jednak nie to samo co face to face. Nudne zebrania czy nasiadówki ciągnące się w nieskończoność bywały udręką, ale jeszcze większą udręką jest brak towarzystwa! Człowiek patrzy cały dzień w te same cztery ściany.

Jazda do pracy, jaka to atrakcja

Niektórym biuromatom brakuje... jazdy do pracy. Ta godzina w korku była poranną dawką adrenaliny. Bieg do autobusu (czy kierowca poczeka, czy odjedzie sprzed nosa?) stawał się swoistym wyścigiem i loterią w jednym. W pracy można było zrobić sobie kawę bądź herbatę, przywitać się z „panem kanapką” czyli rozwożącym sandwicze i lancze pracownikiem, pogadać z ludźmi w windzie.

W domu tego nie ma. Jest praca, ale jest też potworna nuda. Pojawia się nadmiar czasu. A nuda zabija.

Kreatywnie przy monitorze

Oczywiście, jest mnóstwo zalet: nie trzeba się budzić skoro świt. Można sięść przed kompem nawet w szlafroku. Odpada marsz na przystanek w słońcu czy plusze. Odpadają wydatki na bilety

czy paliwo. Nie stoi się w korku czy tłoku. Nie jest się narażonym na zaziębienia. Wreszcie – gdzież człowiekowi się lepiej myśli, niż we własnym, bezpiecznym domu? Przecież pisarze tworzą swoje dzieła nie w jakichś „pisałniach”, a zazwyczaj w zaciszu swych ścian.

„Pracownik domowy” powinien być więc bardziej kreatywny. Wydajniejszy. Nie choruje, więc jest mniej zawodny. Dla firmy same plusy! Przedsiębiorcy potrafią liczyć: pracownik „na zdalnym” nie zużywa prądu, nie korzysta z firmowej toalety, nie zajmuje biurka, nie trzeba zatrudniać „serwisu sprząającego”. To są wymierne zyski, a pracownik też powinien być wdzięczny, bo przecież „nic nie robi, tylko siedzi w domu”.

Problem zaczyna się wtedy gdy „cztery ściany” wypełniają też dzieci, które co chwila czegoś chcą, i pies, który zaszczeka akurat wtedy, gdy finiszuje się nad rozwiązaniem poważnego problemu. Nie wspominając o sytuacjach, gdy „własny dom” brzmi jak kpina, bo jest to dom pełen przemocy. Dla niektórych ludzi praca w biurze była oddechem od złego domu.

Nawet jednak, jeśli mamy do czynienia ze wzorem kochającej się rodziny, patrzenie 24 godziny na najbardziej nawet uwielbiane gęby może po jakimś czasie doprowadzić do szału. Potrzebujemy odrobiny intymności. A nasze mieszkania – średnia 40 metrów kwadratowych – nie mogą jej zapewnić. Mieszkania Polaków po prostu nie są przystosowane do pracy zdalnej.

Wyobraź sobie burzę

Za krótko jeszcze trwa pandemia, by ocenić, czy pracownicy „zdalni” są kreatywniejsi. Czy istotnie mają lepsze pomysły. Dla ludzi ceniących święty spokój pandemia była jak zbawienie – wreszcie nikt im nie wchodzi na głowę w biurze. Jednak przy zajęciach wymagających rozwiązywania problemów lepiej jest spotkać się w kilka osób, zrobić „burzę mózgów” nawet przy kawie. Dyskusja przed ekranem monitora, gdzie nie da się rozmawiać jednocześnie, tylko najpierw mówi Nowak, potem Malinowski, jest jak próba wyobrażenia sobie burzy. Można. Ale chyba lepiej zrozumie burzę ten, obok kogo waliły w góry pioruny. Może się więc okazać, że wydajność roboty spadnie, a zamiast zadowolonych pracowników będziemy mieli armię frustratów, skazanych na własne cztery ściany.

Marzenie o ośmiu godzinach

„Praca zdalna” nieuregulowana jak na razie w Kodeksie Pracy, rodzi też inną pokusę dla właścicieli firm: skoro pra-

cownik jest w domu między 8:00 a 16:00, to nic się nie stanie, jeśli będzie dostępny też do 20:00. Albo do północy. Przecież i tak jest w domu. I tak „nic nie robi”. Niech więc wypełni jeszcze jedną tabelkę, no co z tego, że już noc?

Niebezpieczeństw jest więcej: czy pracownik może się „urwać” z roboty na godzinę, gdy musi wyjść do sklepu czy przychodni? Jak ma to „odpracować”? A urlopy? Czyż pracodawcom, tym spod ciemnej gwiazdy, nie przyjdzie do głowy koncepcja, by „zdalni” nie brali urlopów? Przecież i tak „nie przychodzą do pracy”?

Ośmiodziesiętny dzień pracy – „dziecko” manifestacji robotniczych początku ubiegłego wieku może stać się wkrótce marzeniem!

Panu już dziękujemy

Zmiany spowodowane przez pandemię ujawnią też jeszcze jedną, przykrą dla pracowników, rzecz: że w wielu firmach pracuje za dużo ludzi. Że ten sam efekt można osiągnąć mniejszymi siłami. Pandemia ujawni, ile etatów było zupełnie bez sensu, było zdublowanych. Może też nie trzeba pisać 50 sprawozdań rocznie. Może wystarczą trzy lub nawet jedno. Może na jedno biuro nie trzeba dziesięciu informatyków. Może wystarczy dwóch.

U nas też tak było. Kto pamięta jeszcze CWS? Wydawał się niezastąpiony i był niezastąpiony, gdy królowały ikarusy.

Można odmłodzić tabor, nie trzeba w XXI wieku klepać młotkiem po karoserii. Niektórzy musieli odejść.

Pandemia wyrzuci za burtę następnych.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

A TAK POWSTAJE KLAKSON

Dwie godziny między 22:00 a północą. Trzy godziny – podczas nudnej jazdy samochodem po Polsce.

To „średnia” czasu, jaki poświęcam w miesiącu na myślenie o nowych tekstach do Klaksonu. Oczywiście czasem jest tego więcej, czasem mniej. Czasem pomysły na teksty „wpadają” podczas pływania, które uwielbiam. Bardzo często – podczas samotnych górskich włóczęg. W góry zawsze chodzę sam. To odstreśowi i wtedy myślę o tym, co dać w nowym numerze.

Tekstów nigdy, ale to przenigdy nie piszę w domu. Muszę przyjść do pracy. Z kolei w pracy... nigdy do tej pory nie wpadłem na pomysł jakiegoś tekstu!

Berliński trajluś po ulicach mknie...

Powrócą po 47 latach! (ostatnią linię kursującą w dzielnicy Lichtenberg zlikwidowano 1 lutego 1973).

Docelowo będzie to 15 linii na 148 km tras. Koszt (tabor i infrastruktura), to ok. 300 mln euro.

Berliński BVG w uzasadnieniu o finansowanie projektu stwierdza, że: „No-

jące m. in. po obecnie użytkowanych przez klasyczne autobusy trasach linii M32, M49, X49, X34. Całość systemu pilotażowego ma być gotowa do 2025 roku.

O tym, że jest to zupełnie realne w zakładanym terminie, świadczy najlepiej fakt, że o przyszły kontrakt na dostawę

już w swoich ofertach dwuprzegubowe hybrydowe trolejbusy o długości 24 m, z czego ten ostatni otrzymał w lutym br. dość prestiżową nagrodę „Top Design Award – 2020” przyznaną w kategorii motoryzacja i transport publiczny za nowatorskie wzornictwo przemysłowe m. in. za sylwetkę i rozwiązania wnętrza. Co ciekawe nowa oferta producenta z Bolechowa „Solaris Trollino 24 Metrostyle” już znalazła się w symulacjach komputerowych berlińskiego projektu i jest dość poważnie rozważana pod kątem przyszłego zakupu przez BVG.

Będzie żółty jak autobusy i ekologiczny. Berlin zapowiada: trolejbusy powrócą!

woczesne trolejbusy hybrydowe bateryjne powinny wykorzystywać około 50–65% odpowiedniej trasy linii na sieci trakcyjnej, a także ładować podczas jazdy swoje baterie trakcyjne, podczas gdy pozostała trasa linii poza napowietrzną byłaby pokryta przez autobusy w trybie baterijnym. Dzięki temu akumulatory będzie można ładować bez straty czasu, co pozwala na efektywne wykorzystanie taboru dzięki większemu zasięgowi, szczególnie w przypadku większych jednostek autobusowych, takich jak pojazdy dwuprzegubowe, bez ograniczania w jakikolwiek sposób dziennego przebiegu¹. Czyli mówiąc krótko, wprowadzenie do obsługi e-busów tzw. ładowarek liniowych.

Pierwszym krokiem w realizacji pomysłu będzie konwersja 4 istniejących linii autobusowych w dzielnicy Spandau i utworzenie z nich jednej tzw. magistralnej z różnymi odgałęzieniami kursu-

190 hybrydowych trolejbusów już rozpoczął się wyścig producentów taboru m. in. Van Hool czy naszego Solarisa. Obaj mają



¹ <https://translate.google.com/translate?hl=pl&sl=de&u=https://www.urban-transport-magazine.com/berlin-plant-hybrid-oberleitungsbusse/&prev=search&pto=aue>

Jesienne SUDOKU

Łamigłówka polega na wypełnieniu diagramu w taki sposób, aby w każdym wierszu, w każdej kolumnie i w każdym dziewięciopłowym kwadracie 3x3 znalazły się litery:

SZADIKŁOM

	K	A	M	D	Z	S		I
I				A			L	D
				L		D	Z	
	L		D		I			M
A	D	M		O				S
D		I	S			K		O
	S	L	O		A	I	D	
	M							L

Litery w kwadracie oraz kolumnie i wierszu nie mogą się powtarzać.

10 nagród zostanie rozlosowanych wśród osób, które w rozwiązaniu podadzą w kolejności literki z pierwszego wiersza. Powodzenia!

Odpowiedzi proszę nadsyłać na adres:

malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

Historia na do widzenia, czyli nie ma końca świata

Krzyżówka znajduje się na stronie 19 >>

11 lat temu zbankrutowała redakcja dużego dziennika, w którym wtedy pracowałem. Wylądowałem na bruku. Myślałem: nie mam roboty, to koniec świata.

Trafiłem do MZA. Stworzyłem „Klakson”. Zostałem naczelnym.

Być naczelnym! O tym mogłem, jako szary szaraczek –dziennikarz tylko marzyć! Naczelnych gazet mianują ich mocodawcy-wydawcy. Talent jest tym, co liczy się najmniej.

Udało mi się – niech żyje skromność! – stworzyć od podstaw gazetę, której nie trzeba się wstydzić. Która jest adresowana do konkretnych ludzi, żyjących i pracujących tu i teraz. Nie muszę wymyślać historii o tym, że w Wiśle pływa krokodyl ani też drzeć, czy zadzwoni mój wydawca z Berlina czy Hamburga z ochrzanem, bo wydawcę mam w tym samym budynku.

Gdy traciłem robotę w tej dużej, poważanej gazecie, miałem wrażenie, że skończył się świat. Że już nigdy nie będzie tak samo.

No prawda: nie mam takiej kasy, jaką miałem kiedyś. Redakcje poważnych gazet płaciły świetnie. Trzykrotność- pięciokrotność pensji kierowcy.

Pieniądzy mam więc mniej. A co mam? Cholerną radość, że od 11 lat robię gazetę nie oglądając się na jednego, czy drugiego wujaszka-nadzorcę. Tego się nie da przeliczyć na forszę.

A wszystko przez to, że wylali mnie kiedyś z roboty.

Droży Państwo, w życiu nigdy nie jest tak źle, żeby nie mogło być fantastycznie. Do poczytania za miesiąc.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI



LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 10/2020

Hasło: **Rio De Janeiro**

- 1.Krzysztof Błaszczuk
- 2.Alicja Bilińska

- 3.Monika Chojcka
- 4.Tomasz Szuberła
- 5.Łukasz Katana
- 6.Jakub Piątek

- 7.Maciej Ukleja z synem Bartoszem
- 8.Marta Matera
- 9.Robert Cygan
- 10.Andrzej Arak

Klakson.waw

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

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

Adres redakcji: ul. Włociańska 52, 01-710 Warszawa, budynek M-1, pokój 300, III 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.