

KLAKSON



 mza

nr 1/2023 (155)
ISSN 2545 - 1316

**Nasze serce dla
WOŚP**

Udało się!!! Będą kolejne podwyżki wynagrodzeń

Zarząd naszej Spółki zdołał wygospodarować dodatkowe środki i przeznaczyć je na podwyżki wynagrodzeń dla pracowników. To dobra wiadomość. W warunkach postępującej inflacji, szalejącej w sklepach drożyzny i rosnących kosztów życia, każde dodatkowe środki są na wagę złota. Pracownicy otrzymają średnio 500 złotych na pełen etat. W ciągu niewiele ponad roku wynagrodzenia wzrosną więc w sumie o 1200 złotych. To absolutny rekord w historii Miejskich Zakładów Autobusowych.

Pierwsza transza podwyżek znajdzie się na kontach pracowników naszej Spółki już w lutym, razem ze styczniową

wypłatą. Będzie to 300 złotych brutto średnio na pełen etat. W kwietniu natomiast wynagrodzenia wzrosną o kolejne 200 złotych brutto (ponownie średnio na pełen etat).

Kolejne podwyżki przyznane przez Zarząd Spółki to wyraz troski i dbałości o sytuację materialną pracowników MZA. Warto podkreślić, że sytuacja Spółki wciąż jest trudna. Od wielu miesięcy boryka się ona z ogromnymi podwyżkami cen wszelkich paliw, w tym prądu i gazu. Tylko z tego tytułu koszty działalności Spółki zwiększyły się o setki milionów złotych.

ADSTAW

Badania okresowe wchodzą w XXI wiek

Ogromna zmiana jakościowa dla pracowników, którzy są zobligowani do wykonania badań medycyny pracy (wstępnych, okresowych, kontrolnych). Od 1 marca będą to mogli zrobić w komfortowych warunkach, na dodatek w wybranej przez siebie dogodnej lokalizacji. Wszystko to dzięki nowej umowie zawartej z PZU Zdrowie S.A.

Te daty warto zapamiętać: firma Attis będzie wykonywała badania okresowe pracowników naszej Spółki wyłącznie do 28 lutego. Już od 1 marca usługi dla Miejskich Zakładów Autobusowych będzie świadczyć sieć usług medycznych PZU Zdrowie.

Część z naszych pracowników korzystająca ze specjalnych pakietów medycz-

nych mogła już poznać warunki obsługi w przychodniach PZU. Teraz skorzystać z nich będą mogli także pracownicy wykonujący badania medycyny pracy. Aby zapisać się na nie trzeba będzie wykonać telefon na numery infolinii **801 405 405** lub **22 505 17 49**. Przed rozmową z konsultantem trzeba będzie przygotować oczywiście skierowanie, a potem podać imię i nazwisko, PESEL, typ badania (wstępne, okresowe, kontrolne), nazwę pracodawcy i REGON, datę wystawienia skierowania, termin ważności dotychczasowych badań, stanowisko pracy oraz wpisane w skierowaniu warunki *szkodliwe* np. praca przy komputerze, kierowanie samochodem służbowym (wszystkie te

dane wpisane są w skierowanie). Aby odwołać wizytę należy zadzwonić również na podane wyżej numery.

Na dotychczasowych zasadach pozostają natomiast konsultacje w zakresie porad psychologicznych. Te nadal będą wykonywane w przychodni Attis przy ulicy Górczewskiej 89. Aby się na nie zapisać należy zadzwonić pod numer **22 257 04 34**.

Ważna wiadomość także dla pracowników korzystających z ubezpieczenia na życie i opieki medycznej w ramach grupowego ubezpieczenia PZU. Do 22 lutego w Dziale Kadr można zgłaszać deklaracje o zmianach w ubezpieczeniu. Zmiany te będą obowiązywały od 1 marca.

ADSTAW

Wielkie serce MZA

To prawdopodobnie największe serce na świecie. A już na pewno największe zrobione z autobusów. Wszystko dzięki pomocy naszych kolegów z zajezdni Stalowa. W tym roku zagraлиś dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy wyjątkowo hucznie.

Nie pierwszy raz robimy dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy coś wyjątkowego. Trzy lata temu dwadzieścia cztery autobusy z zajezdni Ostrobramska utworzyły widoczny z góry wielki napis „Siema”. Teraz postanowiliśmy pójść o krok dalej. Baaardzo duży krok. Tym razem były to trzydzieści cztery pojazdy. Na placu postojowym zajezdni Stalowa stanęły tyłem do siebie, a potem włączyły światła stopu. Efekt przeszedł najśmielsze oczekiwanie – w kamerze drona ukażało się ogromne czerwone serce – wyraz naszego wsparcia dla dzieła Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, które od 31 lat gromadzi datki Polaków na sprzęt do leczenia chorych dzieci.

Nasze serce miało aż 64 metry wysokości i 54 metry szerokości. Nie udało się go zrobić, gdyby nie pracownicy i kierownictwo zajezdni Stalowa.

Wielkie serce MZA to oczywiście nie jedyna aktywność naszej Spółki w ramach 31. finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Tradycyjnie zapewniłmy darmowy transport dla wolontariuszy orkiestry, a na aukcję można było licytować wyjątkową atrakcję – wizytę w centrali MZA oraz udział w kilkugodzinnym patrolu nadzoru ruchu. Po raz kolejny prowadzimy też firmową e-skarbonkę, do której można, nie odchodząc od smartfona, wpłacić dowolny datek. Obok artykułu umieszczamy kod QR, który można zeskanować, aby wejść na stronę e-skarbonki.

Przypomnijmy, że w tym roku orkiestra zbiera datki pod hasłem „Chcemy wygrać z sepsą!

Gramy dla wszystkich – małych i dużych!”

ADSTAW

Grupa pracowników Stalowej uczestnicząca w projekcie



A tak było w roku 2020 na zajezdni Ostrobramska

Jest nowa pętla, będzie nowa ulica



To ogromna zmiana jakościowa dla kierowców MZA – zamiast starej zawrotki na Młynowie otrzymali nowoczesną pętlę przy ulicy Ostroroga. Wkrótce odetchną też nasi koledzy i koleżanki obsługujący Zieloną Białotę – wielka zmiana jakościowa czeka ulicę Kąty Grodziskie.

Dotychczasowa pętla autobusowa na Młynowie od samego momentu powstania w roku 1963 wyglądała na rozwiązanie tymczasowe. To typowe kryterium uliczne, na dodatek pozbawione zaplecza socjalnego. Przez 59 lat zdołała zmienić tylko nazwę z Obozowej na Młynów.

Teraz jednak nasze autobusy korzystają już z wybudowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego pętli przy ulicy Ostroroga. Szerokie jezdnie z dwoma peronami są całkowicie wystarczające do obsługi dwóch dobiegających tam linii – 106 i 136. Do tego dla pracowników przewidziano zaplecze socjalne z toaletą i miejscem na posiłek, a dla pasażerów parking rowerowy z ekologicznym zielonym dachem z rozchodnika. Wkrótce ruszą też budowane przez

MZA ładowarki pantografowe, które zasilą linię 106. W przyszłości planowane są dwie następne – dla linii 136. Nowoczesność nowego krańca uzupełniają panele fotowoltaiczne zasilające w prąd wiaty przystankowe.

Warto przy tym pamiętać, że dotychczasowe przystanki Młynów (autobusowe i tramwajowe) zmieniły nazwę na „Plac Pole Elekcyjne”. To pamiątka po dokonywanych w tym właśnie miejscu elekcjach królów Polski.

Zmiany czekają nas też na Zielonej Białocie. Chodzi o jeden z kręgosłupów tego osiedla – ulicę Kąty Grodziskie. Mimo, że kursują tam aż cztery linie autobusowe, pozostawia ona wiele do życzenia. Jednostronny chodnik i brak kanalizacji deszczowej to pamiątki z niedawnych jeszcze czasów, kiedy

w sąsiedztwie rosło zboże i pasły się krowy. Teraz Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta szykuje się do generalnej przebudowy odcinka o długości 1700 metrów od ulicy Zdziarskiej do Berensona. Na razie otwarto oferty w przetargu, natomiast same prace budowlane mają się rozpocząć jeszcze w tym roku. Inwestycja potrwa 21 miesięcy. Czekają nas na pewno utrudnienia, ale finalnym efektem będzie jezdnie z nowym odwodnieniem i oświetleniem, zatoki przystankowe oraz obustronny chodnik.

SZBM zapewnia, że nie wprowadzi ograniczeń ruchu na Kątach Grodziskich do czasu zapewnienia przejezdności skrzyżowania Zdziarskiej i Ostródzkiej.

ADSTAW

Będzie 200 elektryków

Już wkrótce liczba posiadanych przez Miejskie Zakłady Autobusowe autobusów elektrycznych przekroczy 200 egzemplarzy. Dzięki dotacji Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nasza flota wzbogaci się o dwanaście zeroemisyjnych przegubowców. Spółka szykuje też przetarg na 30 pojazdów dwunastometrowych.

Władze Warszawy właśnie podpisały umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Dzięki temu miasto pozyska dotację w wysokości ponad 13 milionów złotych. Do tego dojdzie jeszcze pożyczka (prawie 25 milionów złotych) oraz środki budżetowe (niemal dziewięć milionów). Dzięki temu uda się zgromadzić środki na zakup 12

przegubowców. Projekt będzie realizować Zarząd Transportu Miejskiego, a autobusy będą należeć do miasta stołecznego Warszawy. Jednak to nasza Spółka będzie ich operatorem na podstawie dzierżawy.

Miejska inwestycja obejmuje poza zakupem samego taboru także przeszkolenie co najmniej dziesięciu kierowców oraz 15 pracowników zaplecza. Autobusy zostaną skierowane do trzech zajezdni MZA: „Woronicza”, „Ostrobramska” i „Stalowa”. Wstępne założenia ZTM stanowią, że pojazdy będą obsługiwać linię 136 – na jednym z jej krańców ładowarki już stoją, natomiast na drugim mogą pojawić się do końca roku.

Zarząd Transportu Miejskiego zakłada, że przetarg na pojazdy ruszy w tym roku, a pierwsze elektrobusesy trafią na zajezdnię w roku 2024. Realizacja większości kontraktu jest przewidziana na rok 2025.

Wcześniej być może zobaczymy na ulicach autobusy zamawiane bezpośrednio przez naszą Spółkę. Miejskie Zakłady Autobusowe mają bowiem wkrótce uruchomić procedurę przetargową zakupu 30 elektrobusesów w krótszej wersji dwunastometrowej. Zostaną one rozlokowane w trzech zajezdniach, które posiadają infrastrukturę do ich ładowania.

Wszystkie zamawiane autobusy elektryczne będą miały

oczywiście standardowe wyposażenie zgodne z wytycznymi Zarządu Transportu Miejskiego. Będzie to między innymi niska podłoga, monitoring wizyjny, elektroniczna informacja wewnętrzna i zewnętrzna, a także szereg udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności.

Po zakończeniu dostaw Miejskie Zakłady Autobusowe będą dysponowały ogółem 202 autobusami elektrycznymi, co będzie stanowiło 15 procent taboru. Razem z autobusami gazowymi (jeszcze w tym roku w sumie 335) flota zero- i niskoemisyjnych pojazdów MZA sięgnie niemal 40 procent wszystkich autobusów MZA.

ADSTAW



Jeszcze sto lat Kleszczowo!

Okrągły, złoty jubileusz – pięćdziesiąt lat kończy nasza zajezdnia Kleszczowa. Wszystkim pracownikom Oddziału R-2 życzymy samych dobrych dni w ich miejscu pracy, najlepszego taboru, wspaniałej atmosfery i pięknych wspomnień. A samej Kleszczowej prorokujemy nie kolejnych pięćdziesięciu, ale stu jeszcze co najmniej lat.



mało co, aby Kleszczowa miała się w zupełnie innym miejscu i miała oczywiście inną nazwę. O ostatecznej lokalizacji zadecydowała dobra łączność drogowa z innymi dzielnicami, co do dziś się nie zmieniło. W rozbudowującej się stolicy lat sześćdziesiątych była mocno wyczekiwana, ale musiało minąć siedem długich lat, zanim z desek kreślarskich architektów przeniosła się w rzeczywistość.

Ostatecznie zadebiutowała w styczniu 1973 roku, jako najnowocześniejszy zakład w Warszawie, a może i całej Polsce. Zainwestowano w instalacje elek-

tryczne do podgrzewania autobusów zimą, a w hali obsługi technicznych po raz pierwszy zamiast kanałów przeglądowych pojawiły się podnośniki słupowe. Place Kleszczowej błyskawicznie wypełniły powszechne wówczas autobusy Jelcz MEX 272. Potem ich miejsce zajęły Jelcze PR110, Ikarusy, a wreszcie także autobusy niskopodłogowe.

Dziś po szeroko zakrojonych modernizacjach to ponownie jedna z najnowocześniejszych naszych zajezdni. Gruntownie przebudowano halę techniczną i odnowiono miejsce obsługi codziennej, powstała nowoczesna infrastruktura tankowania sprężonego gazu, a w ślad za nią na oddział trafił tabor CNG wio-

dących europejskich marek.

Jesteśmy przekonani, że następne lata zajezdni we Włochach będą również pasmem sukcesów i wielkiego rozwoju. Kto wie, może następny jubileusz będziemy obchodzić już z autobusami wodorowymi czy jeszcze nowocześniejszym taborom. Na razie życzymy wszystkim pracownikom i miłośnikom Kleszczowej wszystkiego co najlepsze. Zapraszamy też na kolejne strony Klaksonu, gdzie przeczytacie historię budowy oddziału autorstwa Włodzimierza Winka oraz wywiad Agnieszki Niepytalskiej z Mieczysławem Kucharskim, który na Kleszczowej jeździ już od 48 lat!

ADSTAW

Gdy oddawano ją do użytku, trwały jeszcze prace budowlane. Na plac ściągnięto autobusy z innych zajezdni, byle tylko pokazać, że zajezdnia może ruszać. 2 stycznia minęło 50 lat „Kleszczowej”.



50 lat Kleszczowej

Kleszczowa czy Włochowska?

Koncepcja jej budowy pojawiła się już w latach 60. W 1966 roku zaczęto ją projektować, a wiosną 1967 roku miały rozpocząć się prace budowlane.

Nowością miały być odkryte, podgrzewane place postojowe zamiast hal, co w efekcie miało obniżyć koszty całości inwestycji.

Mało kto wie, że początkowo Kleszczowa miała się mieścić... na Włochowskiej. Argumenty?

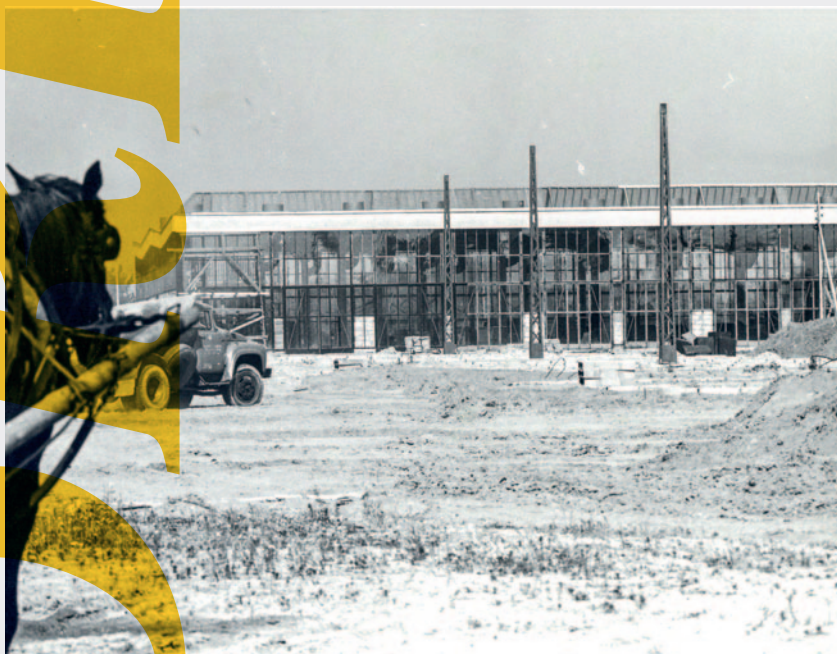
Blisko torów kolejowych, co ułatwił dowóz paliwa, oddalenie od domów mieszkalnych itd.

Z koncepcji tej jednak zrezygnowano. Włochowska i pobliska Mszczonowska były praktycznie drogami polnymi. Dojazd Mszczonowską do wąskich wówczas, jednojezdniowych Al. Jerozolimskich wymagał sporych dodatkowych nakładów na budowę nowych ulic i to nie kilku metrów, a kilku kilometrów (do Łopuszańskiej – 2 km). Lokalizacja przy Kleszczowej była o wiele lepsza. Jako jedną z zalet wskazywano bezkolizyjne skrzyżowanie z linią kolejową poprzez połączenie poprzez Chrobrego i Globusową z Wolą, co stwarzało lepsze możliwości obsługi nie tylko Okęcia, ale i Woli. Również przechodząca Klesz-

czowa w Łopuszańską dawała lepsze połączenie z aleją Krakowską, Okęciem i Raszymem, szczególnie, że w 1969 roku miała rozpocząć się budowa dużej pętli autobusowej dla przyszłych linii podmiejskich w kierunku Raszyńska („Okęcie”, dzisiaj „P+R Al. Krakowska”) ¹.

Te i inne argumenty zdecydowały, że projekt „Zajezdnia Włochowska” przekształcił się w „Kleszczową”. To z kolei pociągnęło potrzebę przeprojektowania, co zajęło prawie dwa lata. Właściwe prace budowlane rozpoczęła dopiero wiosną 1969 roku firma „Dźwigar”. Niemal równolegle rozpoczęła również prace przy kolejnej zajezdni przy Pożarowej

¹ Pętla „Okęcie” w Al. Krakowskiej powstała w 1923 roku, początkowo jako tramwajowa. W latach 1954–63 w wyniku kilku modernizacji rozbudowano ją do obecnego stanu, a autobusowa powstała w latach 1970–71.



(Stalingradzka). Oba obiekty miały być ukończone do końca 1971 roku, z czego nieco wcześniej „Kleszczowa”.

Opóźnienie może być zaletą

Owe opóźnienie miało swoje plusy, gdyż podczas prac projektowych zrezygnowano z budowy kanałów przeglądowych (były kosztowne i niebezpieczne dla zdrowia mechaników)². Zamiast nich miały być zainstalowane prototypowe, polskiej produkcji, podnośniki słupowe. Inną nowością i poprawką w pierwotnych szkicach była rezygnacja z podgrzewania placu rurami z gorącą wodą na rzecz rozciągnięcia na całej powierzchni postojowej przewodów elektrycznych i zainstalowaniu szaf z gniaздkami, z których to podgrzewane byłyby autobusy. Niewątpliwie projekt robił wrażenie, nie tylko na polskich specach od masowej, autobusowej komunikacji miejskiej, ale także na im podobnych z Czechosłowacji czy Węgier, które w tamtym czasie były o krok dalej w technicznych innowacjach.

Wiosną 1969 r. budowa „Kleszczowej” robiła wrażenie. Po placu krążyły koparki, spychacze, wywrotki, a między nimi uwijali się robotnicy. Wszystko wyglądało, że prace idą zgodnie z planem, ale latem dyrekcja firmy budowlanej z dnia na dzień przerzuciła budowlanców na przyspieszenie budowy „Pożarowej”, pozostawiając na pastwę losu „Kleszczową”. Dosłownie i w przenośni, gdyż nie ogrodziła nawet terenu budowy, nie wywiozła materiałów budowlanych składowanych na świeżym powietrzu czy sprzętu budowlanego. A tym szybko zajęli się pobliscy mieszkańcy i ich dzieci, które szybko plac budowy zamieniły w plac zabaw³.

Będzie poślizg, ale damy radę

W listopadzie 1970 roku okazało się, że nie uda się oddać w terminie obu obiektów i nastąpi lekki poślizg. Na pierwszy kwartał 1972 roku zaplanowano oddanie „Pożarowej” a kilka kwartałów później „Kleszczowej”. Odgórne dyrektywy wymusiły jednak na „Dźwigarze” konkretny termin oddania



² Express Wieczorny nr 242 z 9 października 1968 roku, art. „Na te inwestycje pilnie czekają MZK”.

³ Express Wieczorny nr 269 z 12 listopada 1969 roku, art. „Plac budowy zajezdni czy plac zabaw dla dzieci?”.



do użytku „Kleszczowej”, który ustalono po wielu drażliwych dyskusjach na IV kwartał 1972 r.

Późną jesienią 1972 roku licznymi anonsami i ogłoszeniami w prasie rozpoczęto nabór nowych pracowników. Począwszy od dozorców, zmywaczy autobusów (obrzędni) poprzez mechaników, monterów a na kierowcach skończywszy. W sumie w ponad 20 zawodach.

Wspomniane dyrektywy na tyle były skuteczne, że na miesiąc przed przewidzianym terminem, dokładnie 2 listopada 1972 roku, uroczystie „oddano” do użytku nową zajezdnię przy Kleszczowej. Na tę okazję na placu ustawiono kilkanaście wypożyczonych z „Woronicza” i „Redutowej” autobusów, co miało pokazywać rozpoczęcie eksploatacji obiektu.

Co prawda zajezdnia wymagała jeszcze kilku drobnych poprawek budowlanych i uzupełnienia ilostanu taborowego, ale to już było mało istotne. Zaczęto przenosić część wozów z „Redutowej” i 2 stycznia 1973 roku ZEA R-11/MZK rozpoczęła normalną działalność eksploatacyjną.

129 i 173 na dobry początek

Pierwszymi liniami były: „129” obsługiwana przez 5 wozów, „173” – 7 wozów, w tym 4 całodziennie i „366” – 12 wozów. W trzy miesiące później „Kleszczowa” zaczęła obsługiwać linię „150” – 11 wozów w tym 8 całodziennych. W pierwszych pięciu latach działalności obsługiwała m.in. linie: 109, 124, 129, 149, 150, 154, 157, 167, 173, 180bis, 183, 184, 187, 206, 207, 307, 309, 350, 354, 357, 359, 373.

Na początku funkcjonowania w zajezdni „Kleszczowa” garażowały wyłącznie autobusy Jelcz 272 – 184 sztuki i przegubowe Jelcz 021 – 30 sztuk (nazywane popularnie „ogórkami”). Łącznie na koniec pierwszego, pełnego roku funkcjonowania (1973) w zajezdni garażowało 214 pojazdów. Zajezdnia była przeznaczona do obsługi ok. 200 – 230 autobusów, jednak były okresy, że na placu było i 286 jednostek (1979 rok), co powodowało sporo perturbacji zarówno związanych z obsługą techniczną, jaki i obsadzeniem pojazdów

niezbędną liczbą kierowców.

W 1974 roku na „Kleszczowej” pracowało ok. 580 osób, w tym: 330 kierowców, 190 mechaników (zaplecze) i ok. 60 tzw. umysłowych (w tym 40 ds. technicznych).

W 1977 roku na plac postojowy „Kleszczowej” trafiły pierwsze Jelcze PR 110, które rok po roku przyczyniły się do złomowania głównie przegubowych Jelczy.

Pierwszymi kierownikami zakładu byli: Aleksander Wiciejewski⁴ (1971–79) i Stefan Piechota⁵ (1979–90).

Pięćdziesiąt lat to spory kawałek historii, warty większego opisanie, dlatego też już teraz zachęcamy do przeczytania drugiego odcinka nie tylko „pradziów Kleszczy”, ale i czasów mniej odległych.

WIWO

⁴Aleksander Wiciejewski – był związany z MZK od 1957 roku do 1980 (emerytura). Swoją karierę w MZK rozpoczął jako kierownik Wydziału Technicznego. W 1959 został kierownikiem Wydziału Warsztatów, w którego skład wchodziły zakłady przy Stępińskiej i Nabelaka. Od 1966 do 1972 roku był kierownikiem Zakładu Naprawy Autobusów przy Włociańskiej. Był także nauczycielem młodych adeptów napraw pojazdów w Technikum samochodowym i szkole MZK.

⁵Stefan Piechota – związał się „Kleszczową” na 18 lat. Początkowo, do 1979 roku był zastępcą kierownika zajezdni, a następnie – do 1990 – jej kierownikiem. Osoba wielce zaangażowana zarówno dla MPA, jak i późniejszego MZK nie tylko jako fachowiec w swojej branży, ale również człowiek niezwykle energiczny w wielu działaniach na polu nie zawsze związanym z eksploatacją autobusów, jak choćby w dziedzinie racjonalizacji czy na polu sportowym. Jego pasją była piłka nożna i za jego „kierownikowania” na „Kleszczowej” drużyna zakładowa odnosiła znaczące sukcesy sportowe w wewnętrznych rozgrywkach międzyzakładowych. Zawodnicy drużyny zakładowej byli podstawą reprezentacji MZK w turniejach krajowych, która zdobyła Mistrzostwo Polski Firm Komunikacji Miejskiej w 1985 r. i zagranicznych (liczne turnieje w byłym NRD – Berlin, Lipsk).

Na Kleszczowej od 48 lat

Na Kleszczowej pracuje praktycznie od początków jej istnienia. Zawód kierowcy wykonuje bowiem już... 48 lat! To niezwykle ciepły, uprzejmy i charyzmatyczny człowiek, prawdziwie oddany swojej pasji. Możecie spotkać go nie tylko za kierownicą, ale też w Klubie Honorowych Dawców Krwi, którym kieruje na swoim oddziale. Poznajcie Mieczysława Kucharskiego.

Skąd pomysł, żeby zasiąść za kółkiem autobusu? Czy zawsze chciał Pan zostać kierowcą?

Mam dwóch braci ciotecznych, którzy są kierowcami i jeździli. Podobał mi się ten zawód. Po zawodówce pracowałem jako szlifierz narzędziowy, ale trafiła się okazja, żeby iść na kurs, więc zdobyłem uprawnienia i trafiłem na Kleszczową. Miałem wtedy 25 lat. Od tamtej pory – to był 1975 rok – jeżdżę cały czas na tym oddziale. Po osiągnięciu wieku emerytalnego przeszedłem na pół etatu jako kierowca zasilający.

Obserwuje Pan Kleszczową od początku – jak ją Pan wspomina z pierwszych lat funkcjonowania?

Od razu na myśl przychodzą mi Jelcze – „ogórki”. Przegubowe i zwykłe. Mało kto wie, że były dwa rodzaje przegubów. Te dłuższe zachodziły na zakrętach nawet do półtora metra! Kiedyś było zdecydowanie mniej samochodów na drogach, ruch nie był taki jak dziś, więc było łatwiej. Tabor oczywiście się zmieniał, przychodziły nowe wozy – Berliety, Ikarusy. Było oczywiście wielu chętnych, żeby zasłużyć na przydział do nowszych autobusów.

Jakieś szczególne momenty, które utknęły Panu w pamięci?

Wspominam szczególnie „zimę stulecia”, to był naprawdę horror dla nas, kierowców. Pamiętam jak dziś, miałem linię „C”, która jeździła do Falenicy. Na krańcu była ekspedycja. Po którymś kółku dostałem informację, żeby już więcej tego dnia nie przyjeżdżać tak daleko, bo były tak duże zasy, że ledwo dało się jechać... Ludzi był tłum, nie byłem w stanie zabrać wszystkich... Jadąc w stronę Warszawy, musiałem rozpędzać się, żeby przebijać zasy bo inaczej nie byłbym w stanie ich pokonać.

A jeśli chodzi o atmosferę na zakładzie?

Z kilkoma kolegami jeszcze z tamtych czasów żeśmy się zaprzyjaźnili. Jeździliśmy na wycieczki organizowane przez zakład. Mieliśmy swoje autokary – na każdej zajezd-

ni jeden. Na te wycieczki zabieraliśmy żony, czasem dzieci. Tu zawsze były bardzo dobre stosunki międzyludzkie, koleżeńskie. Kolega wobec kolegi był lojalny. Naprawdę warunki były fajne. Muszę też wspomnieć o szczególnej postaci – Jadzi Wycech. Była zastępcą do Spraw Ruchu. To była kobieta, która wszystkich miała w głowie. Jak ktoś zadzwonił, ona od razu wiedziała z kim rozmawia, nikt nie musiał się przedstawiać. Była bardzo „ludzka” w stosunku do kierowców. Jeśli ktoś miał pilną sprawę, potrzebował wolnego dnia, przyszedł czy zadzwonił, ona udzielała, nawet jak była „na minusie” jeden czy dwa. Szła na rękę i to owocowało – kierowcy później jej się odwodzić. Nikt jej nie odmawiał, kiedy była potrzeba. Niektórym dyspozytorom odmawiali, ale jej nie. Niesamowicie ją szanowali.

Jakieś przygody na liniach?

Jeden z kolegów miał jeździć na zmianie jednym z dzieściu „ogórków”. Zrobił kilka kursów i bardzo chciał się pochwalić rodzinie, czym jeździ. Pojechał przez pola i... się zakopał. Był też taki jeden kierowca, pamiętam, na linii 183, nowicjusz. Też jeździł „ogórkiem”. Dostał rozkład, patrzy, a tam siedem czy osiem kursów. Więc zaczął jeździć w kółko, wyprzedzał wszystkich. Zrobił te wszystkie kursy, zjechał na zajezdnię i oddaje papiery, a dyspozytor pyta – a co Ty robisz? Ten tłumaczy, że zrobił 8 kółek, na co dyspozytor wysłał go prędko, żeby wracał i jeździł, ale z rozkładem...

Jak zmieniła się komunikacja miejska przez te lata?

Kiedyś pasażerowie byli chyba bardziej zdyscyplinowani... Podchodzili do kierowcy grzecznie, z kulturą. Teraz, nawet kiedy jem śniadanie potrafią przyjąć i przeszkodzić – „kiedy jedziemy! Dlaczego Pan nie jedzie!”. Odpowiadam – czy mogę zjeść? To od razu, że ja cham... Pamiętam, jak kiedyś stawiało się autobus na pętli przed przystankiem i nawet nikt nie podszedł. Można było te 15–20 minut przerwy spędzić i nikt słowa nie powiedział.



Mógłby Pan już przejść na emeryturę, ale jednak Pan jeździ.

Mam kolegów, którzy poodchodzili na emeryturę... I pojawiły się jakieś choroby, to jest ogromna zmiana dla organizmu. Człowiek w pracy ma pewną rutynę. Wstaje o określonych porach, jest zachowany rytm dnia. Dzięki temu, że pracuję, choć na pół etatu, utrzymuję jakieś relacje towarzyskie. W domu, jak sami koledzy mówią, człowiek się rozleniwia.

A co trzeba mieć, żeby tyle wytrwać w tym zawodzie?

Na pewno trzeba lubić tę pracę. Nie jest to łatwy zawód... Soboty, niedziele, święta trzeba pracować. Albo trzeba wstawać bardzo rano, albo kończyć późno. Zmiany są różne, bo na dodatek to jest 5-6 godzin, ale są też długie zmiany, po 10-11. Kiedyś też były to lepsze pieniądze w stosunku do kosztów życia, teraz może nie są rewelacyjne, ale gdzieś trzeba pracować. Tym bardziej po tylu latach.

Dodatkowo, wie Pani, ja się nie denerwuję. Nie wchodzę w konflikt z ludźmi, nie dyskutuję. Robię swoje. Dobiega ktoś? Poczekam. Staram się nie kłócić z pasażerami, chcę przejeździć spokojnie ten dzień. Na jezdni i tak jest dużo pojazdów, są korki, po co dodatkowy stres. Dobrze na tym wychodzę – nie wracam do domu zdenerwowany.

A czy widzi Pan jakąś wdzięczność ze strony pasażerów?

Często spotykam się w wdzięcznością, chociaż wiadomo, nie wszystkich. Zawsze miło, jak ktoś powie to „dziękuję”, kiedy zaczekam. Pamiętam, raz biegła kobieta, oczywiście poczekałem. Weszła, usiadła. Pasażer obok mówi do niej: „podziękowałyby Pani kierowcy, czekał na panią” – „A co, on łaskę robi? Za to mu płacą!” – odpowiedziała... Kiedy jesteśmy wobec siebie mili, uprzejmi, to inaczej życie działa. Wystarczy nawet uśmiech, a niektórzy czasem przebijają się przez cały autobus, żeby zapukać do kabiny i podziękować. Od razu jest milej.

Dwunasty most. Estakada w Rembertowie. Coraz bliżej do usprawnienia ruchu na Chełmżyńskiej

Jedziemy w 2023



Wreszcie! Jeszcze w styczniu ma zostać oddana do ruchu druga estakada, która połączy ulice Żołnierską i Marsa. Będzie to finisz trwającej od ponad 20 lat budowy obwodnicy miejskiej z Trasą Siekierską. Kierowcy w obu kierunkach przejadą bezkolizyjnie od Ząbek przez Rembertów, Goław i Siekierki aż na Stegny. Skończą się kilometrowe korki, paraliżujące Żołnierską. Mimo kryzysu, w rok 2023 wjeżdżamy z impetem.

Poza oddaniem do ruchu estakady w Rembertowie, w tym roku zakończy się remont drugiej estakady Trasy Łazienkowskiej przy parku Agrykola, a na wiosnę zapowiadane jest rozpoczęcie podobnych prac na tej arterii na Saskiej Kępie. Potrwają do przełomu lat 2024/25. Oznacza to, niestety, że utrudnienia na Trasie jeszcze będą nas męczyć, ale remont, a właściwie – budowa od nowa całych fragmentów Trasy Łazienkowskiej, były konieczne.

Lazurowa szersza

Na drugim końcu miasta trwa poszerzanie Lazurowej w stronę Trasy S-8. Koniec prac – jesienią.

Będzie się też działo w dzielnicach. W czerwcu przejezdne ma być rondo na skrzyżowaniu Ostródzkiej i Zdziarskiej na Zielonej Białolece. W 2022 r. zbankrutował jego wykonawca, firma Planeta, sytuację ratuje teraz miejski Zakład Remontów i Konserwacji Dróg.

Na tym nie koniec dobrych informacji dla mieszkańców tej części Warszawy: trwa już przetarg na przebudowę ul. Kąty Grodziskie od Zdziarskiej do ul. Berensona. Ma być gotowa po 21 miesiącach od podpisania umowy. 5 mln zł drogowcy przeznaczą w 2023 r. na kontynuację programu asfaltowania lub betonowania nieutwardzonych ulic lokalnych. Ich lista dopiero powstaje.

Czas na Odolany

Będzie się działo na Woli, w Ursusie i Wilanowie. Rusza przebudowa głównej ulicy Odolan – Jana Kazimierza. Prace

za 35 mln zł potrącają jednak aż do 2025 r. Są też wreszcie pieniądze na dziurawą ul. Szyszkową – uczęszczany skrótem między Okęciem a Ursusem. Miasteczko Wilanów i Zawady doczekają się w tym roku rozpoczęcia przebudowy niewydolnego skrzyżowania ul. Braniciego, Przyczółkowej i Vogla. Żoliborz pozyskał spore kwoty na kontynuację remontu ul. Śmiałej, będą też zmiany i dwa ronda na ul. Przasnyskiej i powstanie ul. Ficowskiego do przedszkola planowanego w nowej części dzielnicy.

Chełmżyńska – koniec gehenny?

Jak kania dżdżu, tak Rembertów wypatruje wiaduktu na ul. Chełmżyńskiej nad linią PKP. I chyba się wreszcie doczeka. Drogowcy planują ogłosić przetarg na wykonawcę w pierwszym kwartale tego roku. Może uda się wybrać wykonawcę i ruszyć z pracami jeszcze w tym roku. W korkach na Chełmżyńskiej utykają autobusy i tysiące kierowców z coraz bardziej rozbudowujących się Ząbek. Linia kolejowa to magistrała Berlin-Moskwa i szlaban jest częściej zamknięty, niż otwarty.

A co z zapowiadany od 2016 r. tunelami pod torami kolejowymi w Rembertowie i Wesołej? – Przetargi ogłosimy po uzyskaniu pozwoleń na budowę i podpisaniu umowy o współfinansowaniu ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe – informują stołeczni drogowcy.

I wszystko jasne!

Będzie jaśniej. Ekipy Zarządu Dróg Miejskich w minionym roku doświetliły aż 299 przejść dla pieszych. W tym roku prace będą kontynuowane, nadto Zarząd Dróg Miejskich zamierza dokończyć w 2023 r. wymianę lamp ulicznych na ledowe, czyli energooszczędne, na głównych ulicach. Do tej pory gotowe jest już 22 tys. z 38 tys. latarni.

– Nowy rok to też zmiany związane z Nowym Centrum Warszawy, a więc dokończenie remontu pl. Trzech Krzyży z nowymi odcinkami rowerowymi, przebudowa północnego odcinka ul. Marszałkowskiej wraz ze zmianami na pl. Bankowym. Na rozstrzygnięcie czeka przetarg na przebudowę placu Centralnego przed Pałacem Kultury, więc tu też prace zaczną się w 2023 r. – wylicza Jakub Dybalski, rzecznik ZDM. Przypomina, że trwa projektowanie zmian na ul. Złotej i Zgoda. Dokumentacja powinna być gotowa w połowie roku, a projekt ul. Kruczej – na przełomie 2023/24 r.

Bródno trochę poczeka

Nie wszędzie jest jednak tak jasno i dobrze. Na połowę roku przesuwają się zakończenie prac na głównej ulicy Bródna – Kondratowicza, gdzie w 2022 r. pod spodem ruszyło metro. Na Bielanach kontynuowana będzie przebudowa ciągu ulic: Rudnickiego – Perzyńskiego – Podczaszyńskiego. Wykonawca wkroczy na pl. Na Rozdrożu, gdzie m.in. po kilkunastu latach zapowiedzi powstaną windy obok schodów na przystanki autobusowe na Trasie Łazienkowskiej.

W lutym wybrany już wykonawca znacznie zaplanowany aż na rok remont wiaduktu nad ul. Globusową we Włochach. Miesiąc później powinien zostać przywrócony przejazd odbudowywanym wiaduktem ul. Marywilskiej na Białołęce. Większych utrudnień nie spowoduje raczej kompleksowy remont wiaduktu nad Powiślem, który prowadzi do mostu Poniatowskiego. W listopadzie ZDM wybrał jego wykonawcę.

Dwunasty most

Wisienką na drogowym torcie w 2023 r. ma być nowy most przez Wisłę tylko dla pieszych i rowerzystów między

dzi Mariensztatem a ul. Okrzei na Pradze. Wkrótce wykonawca musi zamknąć Bulwary Wiślane. – Budowa jest zaplanowana do wiosny 2024 r., ale zasadnicza konstrukcja zepnie brzegi już w 2023 r. – przewiduje Jakub Dybalski. W ZDM czeka projekt zmian wzdłuż ul. Okrzei, które powinny się zacząć już w 2024 r. Na przedłużeniu nowego mostu Praga ma zyskać ciąg spacerowo-rowerowy podobny do Nowego Świata i Krakowskiego Przedmieścia na lewym brzegu Wisły.

Lepiej zostać w stolicy

O ile w stolicy będzie masa zmian na lepsze, o tyle pod Warszawą będzie tylko gorzej.

Kierowców wyjeżdżających ze stolicy na północ czekają w tym roku coraz większe utrudnienia. Zacznie się przebudowa trzech fragmentów krajowej „siódemki” za Czosnowem do Płońska. Spowoduje to kilkuletnie korki podczas podróży nad morze, ale też do lotniska w Modlinie. Tuż przed sylwestrem GDDKiA przekazała, że wojewoda mazowiecki wydał w końcu pozwolenie na budowę środkowego odcinka trasy S7 (Modlin – Żużółki) dla firmy wybranej we wrześniu 2020 r. W tym roku kierowcy powinni ruszyć ekspresową „siódemką” w drugim kierunku – nowym, opóźniającym się wyjazdem z Warszawy na południe koło Piaseczna i Tarczyna do Grójca i dalej na Radom, Kielce i Kraków.

Z listy planów przetargowych GDDKiA w 2023 r. wypadło zapowiadane od 2018 r. przez ministra infrastruktury Andrzeja Adameczyka (PiS) poszerzenie autostrady A2 między Warszawą a Łodzią o trzeci i czwarty pas. Ma to być podstawowy dojazd do szykowanego przez rząd centralnego lotniska w Baranowie.

Szczęśliwości!



Nie warto bawić się w postanowienia noworoczne. Zazwyczaj nic z tego nie wychodzi. A życie jest zbyt paskudne, by jeszcze je sobie utrudniać.

– Rzucę palenie! Zaczęę się uczyć języków obcych! Poświęcę więcej czasu rodzinie! Zamiast na browara, będę chodził na spacer! Schudnę!

Znacie takie teksty? Zwykle pojawiają się na początku roku. To wtedy snujemy noworoczne postanowienia. Sprowadzają się zwykle do tego, że będziemy lepsi niż jesteśmy.

Ale... czy ktoś zadał sobie pytanie: właściwie po co?

Przełom roku to sprawa bardzo umowna. Jakbyśmy się tak uparli, moglibyśmy wkraczać w nowy rok choćby i w połowie maja. Z punktu widzenia naszego centralnego komputera po-

kładowego, jakim jest mózg, wejście w nowy rok w noc sylwestrową jest taką samą datą, jak każda inna.

Mózg nie pojmuje, z jakiego powodu akurat wtedy, gdy ziąb na dworze i plucha (choć akurat 1 stycznia 2023 roku było niemal majowo) postanawiamy sobie różne dziwne rzeczy.



Rzucę palenie!

Chwalebne. Ale po co? Przecież nikotyna pozwala się rozstresować (a przynajmniej tak się palaczom wydaje). Palenie dla palacza jest przyjemne. Nałogowy palacz musi coś trzymać w palcach i ustach.

Obiecujesz sobie, że od stycznia nie będziesz sięgać po papierosy? Nie wierzę w to ani odrobinę! Będziesz sięgał, bo jesteś nałogowcem. Musiałbyś mieć bardzo dużą motywację do zerwania z nałogiem.

Może to będzie piękna dziewczyna? Jeśli powie ci, że cuchniesz jak popielniczka, to rzucisz w tydzień (papierosy, nie dziewczynę).

Jeśli paczka fajek zacznie kosztować 50 zł, to być może też dwa razy pomyślisz, zanim zapalisz.

Obiecywanie sobie, że się rzuci, bo jest styczeń, to żadna motywacja.

Nie męcz się, zapal sobie. Życie jest wystarczająco stresujące, by się stresować dodatkowo tym, że z twego postanowienia nic nie wyjdzie.



Będę zdrowo jeść!

A ciekawe po jakie lichy? Wtranżasz po nocach słodkie lub słone przekąski? Pajda ze smalcem to twój pierwszy wybór? Ptasie mleczko, czekolada czy ciasteczka z marmoladą są zawsze w szufladzie twego biurka? Cudownie! Nie wyrzucaj ich! Nie masz nawet pojęcia, jak zaciera swoje łapska twój stomatolog! On już szykuje swoją „bormaszynę”, by leczyć ciebie z próchnicy, a twój portfel – z pieniędzy. Stary, nie masz nawet pojęcia, jak wzbogacasz budżet państwa! VAT z opodatkowanych słodczych będzie jak znalazł na wypłatę emerytury. Twój stomatolog zainwestuje w nowy sprzęt, od zakupu którego też zapłaci podatek!

A Ty pakuj w siebie kolejną śliwunię w czekoladzie. Jest tak cudownie smaczna. No i jeszcze jakiś słodki deserek się przyda!

Cukier daje kopa, więc nie odmawiaj go sobie! Życie jest gorzkie. Po co masz się męczyć, zamieniając kanapkę ze smalcem na kanapkę z jakimś zielstwem? Człowiek nie królik. Jedz więc

to, co lubisz. A miazdźcą, udarem itp. nie martw się. To są niebezpieczeństwa, które czekają na ciebie czysto hipotetycznie. Pyszny kociołek gulaszu i szarlotka na deser są zaś tym, co zjesz dziś.



Odchudzę się!

No jak wyżej! Nie ma sensu! Ważysz sto kilo przy wzroście 175 cm? Kochany, jeśli twoim najbliższym to nie przeskadza, jeśli żona cię kocha, a dzieciaki uwielbiają, to po jakie lichy się męczyć i chudnąć? Mieścisz się jeszcze w kabine solarisa? Mieścisz. No to po cholerę poranne joggingi, jakieś maratony, pływanie, podnoszenie ciężarów? Na basenie można utonąć. Biegając można się potknąć. A wchrzaniając kababa można się co prawda udławić, ale jakoś nie słychać o masowych zgonach amatorów tego tureckiego frykasa.

Nie mów więc w styczniu, że „zrzucisz coś z siebie”, jeśli nie masz do tego motywacji. Może nawet coś tam zaczniesz robić, umówisz się z kumplami na wspólne bieganie. Jak znam życie – skończy się na pobiegnięciu do dyskontu po zgrzewkę browara.

Tak będzie. Dopóki nie masz celu, na przykład zostania misterem fitness wśród kierowców MZA, nie schudniesz. Swoją drogą, może zorganizujemy taki konkurs dla kierowców. Będzie motywacja.



Nauczę się języka!

A już widzę te efekty uczenia się języka od stycznia! Guzik z tego wyjdzie. A teraz wyobraź sobie, że dostajesz np. propozycję pracy w Sztokholmie. Pensja – pięć razy tyle, do tego darmowe mieszkanie, szkoła dla dzieci. Idę o zakład, że po miesiącu będziesz mówić po szwedzku jakbyś się w Sztokholmie urodził. Zaryjesz noce, będziesz kuł w weekendy, ale się nauczysz.

A może chcesz jechać na Ukrainę al-

bo przynajmniej zostać wolontariuszem? No to język ukraiński przyda ci się jak znalazł. Nauczysz się go, mając cel.

Uczenie się dla samego uczenia jest zajęciem jałowym. Mózg doskonale o tym wie i robi wszystko, by nie przyswoić sobie wiedzy, która – w jego ocenie – jest zupełnie zbędna i jest tylko stratą energii.

Jeśli chcesz posługiwać się hiszpańskim wyłącznie dlatego, że wykupiłeś sobie „ol inkluziw” w sierpniu na Kanarach, to nie ma to sensu. Na takich czasach drinki zazwyczaj są wystawione w samoobsługowym barze.



Zajmę się rodziną!

No cudownie. Jeśli jesteś ojcem, to szkoda, że na ten pomysł wpadłeś dopiero teraz. Ale lepiej późno, niż nigdy. Co jednak chcesz „lepszego” robić ze swoimi dziećmi? Czytać im bajki? Stary, teraz dzieci bajki mają na smartfonach (co budzi moje przerażenie, ale jestem wapniak). Pójdiesz z nimi do lasu i będziesz im pokazywać, jak się rozpalą ognisko? Śmiechem cię zabiją. Teraz młodzież wszystkie umiejętności zdobywa via internet. Szybciej las spalicie, niż rozpalicie ognisko.

Nie ma sensu kreślić jakichś szczególnych planów i zobowiązań. Kochają cię? No to znaczy, że jesteś dobrym ojcem i mężem i niech tak zostanie.



Zmienię się!

Te wszystkie nasze noworoczne postanowienia biorą się chyba z tego, że jesteśmy wobec siebie zbyt krytyczni. Waga nie taka, uroda do poprawy, to i owo trzeba udoskonalić. Ludzie! Po co? Czy nie lepiej cieszyć się, że jest się takim, jakim się jest?

Szczęśliwości w Nowym Roku!

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

Dwa razy 107

2 grudnia

Wczesnym wieczorem na Esperanto doszło do kolizji dwóch brygad z linii 107. Jedna „sto siódemka” stoczyła się do tyłu i uderzyła w przód drugiej. A stało się tak dlatego, że kierowca tej pierwszej nie zabezpieczył wozu.

Pomógł pieszej

3 grudnia

Brawa dla kierowcy 207/N44. Na przystanku Park Kaskada 01 udzielał pierwszej pomocy leżącej pieszej.

Najtrudniejszy pierwszy krok?

3 grudnia

Czy można pomylić trasę linii w jednym kursie? Można. Ale czy można aż trzy razy? No pewnie! Taka przygoda spotkała pasażerów z linii 185 (brygady celownie podajemy). Na skrzyżowaniu Dolina Służewiecka / Nowoursynowska kierowca, zamiast pojechać prosto, skręcił w lewo w ul. Nowoursynowską. Zawrócił na wysokości ulicy Arbuzowej i powrócił do ul. Dolina Służewiecka i dalej swoją trasą. Na skrzyżowaniu Rodowicza „Anody” / Ciszewskiego zamiast pojechać prosto, skręcił w prawo w ul. Ciszewskiego. Zawrócił na wysokości ul. Cynamonowej i powrócił na swoją trasę. Na ul. Płaskowickiej zamiast skręcić w lewo do krańca CH Ursynów, pojechał prosto. Zawrócił na skrzyżowaniu z ul. Puławską i powrócił na własną trasę. Kierowca nie ominął żadnego przystanku, ale z względu na duże opóźnienie, po dojechaniu do krańca Gwiazdzysta został skrócony i włączony do ruchu przez instruktora. Kierowca sprawdzony, trzeźwy.

Na usprawiedliwienie dodajmy uczciwie: to był nowo zatrudniony pracownik. A jak to było w tej piosence? Najtrudniejszy pierwszy krok. Nie łam się, chłopie, inni twoi koledzy trafiali na nasze łamy częściej.

Kocioł w centrum

5 grudnia

Do nielicznego ambarasu doszło na skrzyżowaniu Waryńskiego i Nowowiejskiej. Wpadły tam na siebie dwa pojazdy obce. I zablokowały przejazd przez skrzyżowanie. A że stało się to wczesnym popołudniem, kocioł zrobił się na pół śródmieścia.

Kierowco, pomocy!

6 grudnia

O świcie kierowca 7/173 udzielał pomocy leżącemu na przystanku Stara Miłosna (Ułańska 02) mężczyźnie. Szacunek!

Dwa razy 178

6 grudnia

O świcie na Skoroszach jeden autobus linii 178 wjechał na tył drugiego, tej samej linii.

Pasażerowie czekający na 178 tego świtu byli pewnie wniebowzięci.

Wóz w wóz

8 grudnia

Na Targowej przy Kijowskiej kierujący wozem linii 123 nie wyhamował i uderzył w hamujący 5/138. Do zdarzenia doszło tuż przed 17:00. A godzinę później na Trasie Łazienkowskiej zderzyły się 143 i 514. Ich kierowcy nie poczuwają się do winy – obaj twierdzą, że jechali prawidłowo, swoimi pasami.

Opona miała już sylwestra?

8 grudnia

Opona, zamocowana na lewej tylnej osi 03/255 uznała zapewne, że jak gruzdzień to pora fajerwerków i z wielkim hukiem wystrzeliła w chwili, gdy autobus jechał tunelem w ciągu Dźwigowej. Nie wiemy, czy pasażerom podobał się ten wystrzał, ale tak czy siak musieli czekać na kolejny kurs.

Szczyt bandytyzmu

9 grudnia

W samo południe trzech chuliganów zaatakowało kierowcę 6/518 w samym centrum, na placu Zamkowym. Powodem tej dzikiej agresji było to, że kierowca zwrócił młodzianom uwagę, aby nie kopali w drzwi. Pobitemu kierowcy na pomoc ruszyli inni kierowcy autobusów. Zjawiała się nawet policja i sporządziła notatkę. Na szczęście obrażenia naszego pracownika nie są groźne.

Sokół wylądował?

10 grudnia

Na jezdni ul. Sokolej leżał wieczorem mężczyzna. Zauważył go kierowca 51/147, udzielił pomocy, poczekał na służby. Brawo!

Brawa też dla kierowcy 5/N03, który dwa dni później na Winnicy udzielał pomocy pijanemu „leżakowi”.

Ojoj, jak ślisko

12 grudnia

Tej nocy i tego dnia było ślisko i śnieżnie. Skutek? Opóźniony wyjazd 215/N72 z Karczewa. Brak możliwości wyjazdu 149/N63 z przystanku Sowińskiego 04. Nie dało się też wyjechać z Pustelnika, ani wjechać na wiadukt w Wolicy. 5/162 ślizgał się na przystanku Jeziorko Czerniakowskie. Z kolei w Piastowie na Sowińskiego/Ogińskiego



Pan Bonifacy miał pewność, że tym razem zima go nie zaskoczy.

go 068/717 wpadł w poślizg i grzmotnął w ogrodzenie budowy. Na krańcu Kosów zablokował się, z powodu śliskości, przegub w 02/721. Na niemal 20 minut uziemiony został w Radzyminie 3/738.

W latarnię i do szpitala 13 grudnia

Fatalny w skutkach wypadek wozu linii 500. Jego kierowca, wjeżdżając na przystanek Łojewska 02, uderzył w latarnię. Trafił do szpitala.



Mówię Ci stary, te dziki to wariaci. Zamiast kulturalnie, z biletem, a oni wszędzie na krzywy ryj się pchają.

Dziku, tak daleko było do przystanku?

14 grudnia

Pewien niesforny dzik wbiegł na jezdnię ul. Patriotów opodal przystanku Montażowa 01. I został potrącony przez 204/N22. Gdybyś, dziku, był mniej dziki i poczłapał grzecznie na pobliski przystanek, machnął łapą kierowcy, to może byś pojechał. A tak, to co? Z buta do lasu!

I znowu dwa razy 107

15 grudnia

Na Esperanto znowu zderzenie dwóch „stosiódek”. Tym razem jedna uderzyła swoim przodem w tył drugiej. Podob-

no u sprawcy zdarzenia zawiodły hamulce. No bo przecież nie umiętności!

Dwa razy 730

19 grudnia

W Góraszce wymijały się dwie brygady 730. Zahaczyły się lusterkami. Obaj kierowcy twierdzą, że są niewinni.

Czarny wtorek

20 grudnia

Tego dnia w całym mieście zrobiła się ślizgawica. O świcie 1/154 skosił trzy znaki drogowe. W Gołkowie na wiadukt nie mógł podjechać 61/727. Parking przy M-1 w Markach zamienił się w gigantyczną ślizgawkę, uziemiając 012/112.

Pomógł przewróconemu

22 grudnia

Brawa dla kierowcy 3/162 za udzielenie pomocy pieszemu, który przewrócił się na chodniku. Szacunek też dla kierującego 5/169, który dzień później udzielił pomocy człowiekowi na przystanku Kołowa 01.

Co się pani przywidziało?

27 grudnia

Pewna dama, kierująca skodą, oskarżyła kierowcę 318/501, że grzmotnął w jej auto. Przyjechał instruktor. Komisyjnie uznano, że do żadnej kolizji nie doszło. Dlaczego pani się wydawało, że została stuknięta, nie wiemy.

Zaczęli Sylwestra?

31 grudnia

Wieczorem w 6/141 jacyś dowcipnisie puścili gaz. Autobus trzeba było przewietrzyć.

Leją w Nowy Rok

1 stycznia

03:18 – w 236/N35 biją się pasażerowie, ucierpiała jedna z kobiet.

03:35 – w 237/N35 pobity zostaje i wypchnięty z wozu, pasażer. Trafia do szpitala z rozbitą głową.

Pomagali w Nowy Rok

1 stycznia

08:36 – kierowca 2/738 udziela w Radzyminie pomocy nieprzytomnemu mężczyźnie. Wzywa pomoc, czeka na karetkę. Po niemal półgodzinie karetki ciągle nie ma, ale nieprzytomny odzyskuje przytomność i daje nogę z miejsca zdarzenia. 10:10, Ursus. Zdarzenie niemal identyczne, bohaterem jest kierowca 6/517. Tu jednak karetka przyjeżdża.

Uwaga, dołem pędzi autobus!

4 stycznia

Komunikat, jak w tytule, winien być puszczany pasażerom pociągów jadących linią średnicową. Ku przestrodze. Bo kto by się spodziewał, że w wiadukt rąbnie 01/E-2? A tak się właśnie stało, pan kierowca jechał lewym pasem, jest tam ograniczenie wysokości do 2,2 m. No i przywalił w sfatygowany wiadukt.

Wierzyć się nie chce

6 stycznia

Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście w zimowe weekendy są zamykane. Ale nie przeszkodziło to kierowcy 5/127 wtarabanić się tam! W trasie zjazdowej do oddziału z ulicy Browarnej skręcił w lewo w ulicę Karową, a następnie ignorując znak B-1 ominął betonowe bariery wygrozdzeniowe i przejeżdżając przez chodnik, dostał się na ul. Krakowskie Przedmieście. Dojechał do ul. Świętokrzyskiej, gdzie stanął z powodu kolejnej zapory drogowej, blokującej wyjazd na ulicę Świętokrzyską. Autobus wycofany został przez instruktora WZP do ul. Karowej, skąd zjechał do oddziału.

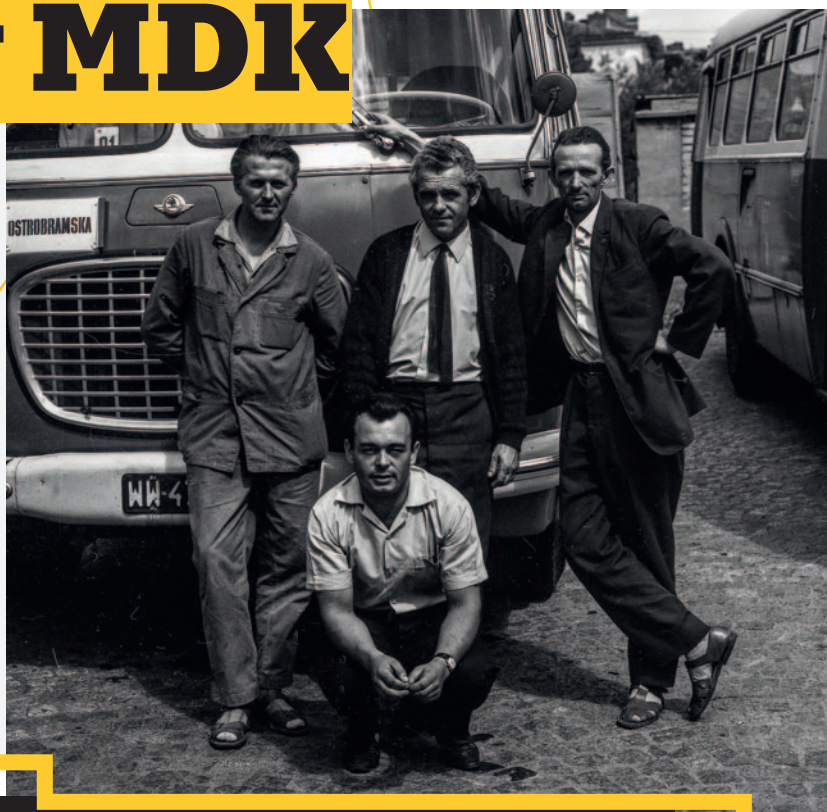
Clou sprawy: kierowca autobusu sprawdzony, trzeźwy.

Aż się nie chce wierzyć.

Skarby w MDK

Niezwykłe skarby odnaleziono w magazynach Młodzieżowego Domu Kultury przy ulicy Łazienkowskiej. To około pięćset negatywów nieznanych dotąd zdjęć, które zostały wykonane w końcu lat 60. Wśród nich znalazły się, pojedyncze na razie, fotki kierowców MZK z zajezdni przy ulicy Łazienkowskiej.

Obok publikujemy jedno ze zdjęć otrzymanych od MDK. Jeżeli poznajecie kogoś na zdjęciu – koniecznie nas powiadomcie. Jedna z osób została zidentyfikowana jako nieznany z imienia pan Bonisławski. A może u Was znajdą się też jakieś ciekawe, archiwalne, autobusowe zdjęcia? Jeżeli tak, piszcie koniecznie na: adam.stawicki@mza.waw.pl



Uwaga na wiadukty



Kierowca autobusu powinien koncentrować swoją uwagę na jezdni i tym, co się dzieje obok niej. No to oczywiste. Okazuje się jednak, że zważać trzeba także na to, co dzieje się nad nami. Po ostatniej przygodzie naszego autobusu ze zbyt niskim wiaduktem przypominamy, że tego typu niebezpieczeństwa czyhają w kilku miejscach w Warszawie.

Na mapie Warszawy znajduje się kilka miejsc, gdzie większe pojazdy bezkolizyjnie mogą przejechać tylko jednym pasem ru-

chu. Przykładem takich utrudnień są przejazdy pod wiadukta-
mi. Na codzień wszyscy doskonale o tym pamiętają, zachowu-
ją ostrożność i patrzą na znaki. Jednak kiedy dochodzi do tego
wszystkiego pośpiech, sprawy mogą się skomplikować. Pamię-
tajcie, że autobusy elektryczne i gazowe z butlami na dachu są
o wiele wyższe od naszych „starych” diesli. Zahaczenie osłoną
butli lub pantografem o ścianę wiaduktu może przysporzyć
zupełnie niepotrzebnych problemów kierowcy.

Poniżej miejsca, o których należy pamiętać:

- ◆ Wisłostrada / wiadukt pod mostem Poniatowskiego -> Torwar: lewy i prawy skrajny pas ruchu;
- ◆ Al. Jana Pawła II / wjazd do tunelu na kraniec Dw. Centralny;
- ◆ Targowa / wiadukt kolejowy -> Al. Zieleniecka: lewy pas ruchu;
- ◆ Targowa / wiadukt kolejowy -> Kijowska: lewy pas ruchu.

Pamiętaj, pośpiech jest złym doradcą. Jeżeli nie można bez-
piecznie przejechać pod wiaduktem, zatrzymaj autobus i zgłoś
to do Centrali Ruchu.

PL

WYWIAD

Wciąż wracam na moje Powiśle

Z Andrzejem Supronem, legendą polskich zapasów rozmawia Beata Wiśniewska

Co Pana łączy z Warszawą?

Z Warszawą łączy mnie w zasadzie wszystko. Urodziłem się w szpitalu na Solcu na warszawskim Powiśle. Tam się wychowałem, prowadziłem swoją edukację i rozpocząłem przygodę ze sportem. Można powiedzieć, że wszystko, co w moim życiu się działo, zaczęło się właśnie w Warszawie na Powiśle.

Czy ma Pan ulubione miejsce w Warszawie? Np. takie, w którym lubi Pan spędzać czas lub które się Panu dobrze kojarzy?

Okolice Starówki zawsze najbardziej mi się podobały, uwielbiam je odwiedzać, ale takim miejscem, do którego wciąż wracam, jest moje Powiśle. Lubię Elektrownię Warszawską, która stała się wspaniałym miejscem chętnie odwiedzanym przez warszawianki i warszawiaków. Często pojawiam się również na skarpie warszawskiej, która kiedyś, w okresie dziecięcym, służyła nam do jazdy na sankach. Dawniej zimy były na tyle obfite w śnieg i mrozy, że tego rodzaju sporty można było uprawiać. To są moje ukochane miejsca. I jeszcze oczywiście Wisła. W przeszłości zawsze po różnych aktywnościach sportowych lecieliśmy z kolegami do rzeki żeby się ochłodzić, bo to jeszcze były te wspaniałe czasy, kiedy można było kąpać się w Wiśle.

Co Pan myśli o stołecznej komunikacji publicznej? Może ma Pan jakieś ciekawe wspomnienia związane z podróżowaniem autobusami miejskimi po Warszawie?

Oczywiście, choć do szkoły nie miałem zbyt daleko, to zawsze były to dwa przystanki, więc korzystaliśmy z autobusów. Jeździliśmy tzw. ogórkami. To była dla nas ogromna frajda. Czasami po prostu wsiadało się i jechało od pętli do pętli. Ot tak, żeby przez okno oglądać Warszawę. Były to dla nas ciekawe wycieczki po całym mieście. Pamiętam też trolejbusy, które jeździły po Warszawie, i oczywiście tramwaje. Nawet jak w tramwaju były miejsca w środku, to wskakiwaliśmy na tę część łączącą składy i jeździliśmy z tyłu. To była dla nas największa zabawa, żeby jeździć nie w tramwaju, tylko na tramwaju. Cudowne wspomnienia.

Obecnie przyznam, że rzadko korzystam z komunika-

cji miejskiej. Mieszam pod Warszawą, więc jestem w pewnym sensie przywiązany do samochodu. Jednak mamy nowe biuro w samym centrum miasta i okazało się, że nasi współpracownicy bardzo cenią sobie możliwość poruszania się po mieście komunikacją miejską. Jest im znacznie wygodniej, szybciej i taniej przemieszczać się autobusami niż samochodami.

Czy jest coś, co się Panu szczególnie podoba w stolicy? A może jest też coś, co bardzo chciałaby Pan tutaj zmienić?

Podróżowałem po całym świecie i kiedyś zawsze zazdrościłem takiego centrum z prawdziwego zdarzenia, jak np. Manhattan w Nowym Jorku. Aż w końcu się tego doczekałem. Obecnie Warszawa rozbudowała się imponująco. Z lotu ptaka już widać to centrum, wieżowce, europejską stolicę. Oczywiście, pewnie nie jestem obiektywny, bo kocham nasz kraj, kocham Warszawę, z którą wiążą się moje wszystkie najlepsze momenty w życiu, ale to fakt, że stolica bardzo się rozwija, również komunikacyjnie. Jestem zachwycony, że moje miasto staje się miastem w pełni europejskim. Zachód już nie ma nam czym specjalnie zaimponować.

Jest Pan legendą polskich zapasów. Zdobył Pan 16 medali w mistrzostwach Europy, świata i podczas igrzysk olimpijskich. Czy tęskni Pan za tamtym czasem w życiu, kiedy uprawiał Pan sport wyczynowo?

Zawsze rozmawiam o tym czasie z wielkim rozrzewaniem. To była ciężka praca i jak teraz wracam wspomnieniami, to wiem, że to był ogromny wysiłek i wiele poświęceń. Wiem też jednak, że ten wysiłek nie poszedł na marne. Z tym czasem były związane przemiłe wspomnienia, fantastyczne momenty w życiu. Byłem szczęściarzem, który stawał kilka razy na najwyższym stopniu podium i to było coś, co przerodziło się w moją życiową pasję. Po skończeniu kariery zostałem od razu trenerem, potem byłem sędzią zapaśniczym, a teraz – żeby wciąż być blisko zapasów – jestem prezesem Polskiego Związku Zapaśniczego, zatem cały czas jestem związany z zapasami. Jestem blisko tej dyscypliny, ponieważ jest to całe

dokończenie artykułu na następnej stronie >>



moje życie. Zapasy, mogę śmiało powiedzieć, dały mi wszystko, co osiągnąłem w życiu.

Po zakończeniu kariery sportowej postawił Pan m.in. na szkolenie młodzieży. Dba Pan o rozwój nowych pokoleń zapaśników i chętnie podkreśla korzyści płynące z uprawiania tej dyscypliny sportu. Opowie nam Pan o tym kilka słów?

To prawda. Bardzo zależy nam, aby dzieci uprawiały sport, a najlepiej żeby zaczynały właśnie od zapasów. Mamy na to sporo argumentów, np. w krajach wysokorozwiniętych zapasy są w programach szkół i nie dlatego, że są takie piękne i wszyscy je kochają, tylko dlatego, że jest to znakomita dyscyplina ogólnorozwojowa, która wzmacnia

psychofizycznie. Jest to świetna dyscyplina startowa na każdą inną dyscyplinę sportową. Dlatego podejmuję wiele działań popularyzujących kulturę fizyczną, wyciąganie dzieci z wirtualnego świata, jakim jest internet, do życia realnego. Jest to niezbędne, aby utrzymać zdrowy tryb życia, a przy okazji jest jeszcze ta wartość dodana, kiedy dzieci zostają w zapasach i osiągają w tej dyscyplinie sukcesy. Uwielbiam pracować z najmłodszymi. Założyłem Akademię Sportu Andrzeja Suprona, którą teraz pełni rolę Fundacji Andrzeja Suprona i cały czas organizujemy różnego rodzaju eventy dla dzieci, aby pokazać im, jaki sport może być piękny.

Jest Pan Prezesem Polskiego Związku Zapaśniczego. Opowie Pan kilka słów o swojej pracy? Co Pan najbardziej w niej lubi?

Jest to praca społeczna. Jednak, co już wspomniałem, ja realizuję swoją pasję życiową, która jest związana z moją ukochaną dyscypliną, dlatego ta praca mnie nie męczy. Choć nie jest łatwo, bo trzeba być często w wielu miejscach, załatwiać różne sprawy. Między innymi staram się jak najwięcej naszych zawodniczek i zawodni-

ków wcielać do służby wojskowej, aby zabezpieczyć im przyszłość, i w tym zakresie mamy bardzo dobrą współpracę z naszą armią. Staram się również zabezpieczać środki na to, aby wzbogacać możliwości nagradzania młodych sportowców, organizowania dodatkowych imprez sportowych. Staram się dbać o wszystko, co jest niezbędne dla zawodnika, aby mógł rozwijać się i spokojnie przygotowywać do zawodów.

Założył Pan Akademię Sportu Andrzeja Suprona. W jaki sposób powstała, co było powodem jej założenia?

Powód założenia akademii był paradoksalnie prosty, bo żeby móc coś zorganizować, to musi istnieć podmiot, który by legalizował m.in. pozyskiwanie środków na planowane działania. Jako Akademia Sportu Andrzeja Suprona mo-

głem występować m.in. do ministerstwa o wsparcie finansowe dla realizacji różnych programów. A ponieważ znacznie łatwiej pozyskuje się środki mając status fundacji, to po 10 latach akademii zmieniła się w fundację, ale działalność jest wciąż taka sama – chcemy organizować i kierować jak najwięcej akcji sportowych do dzieci.

Jakie ma Pan plany na najbliższą przyszłość?

Jeśli chodzi o plany sportowe, to najbliższy rok jest bardzo ważny pod kątem kwalifikacji olimpijskich. Oczywiście medale na mistrzostwach Europy i świata są tym, co najbardziej cieszy, ale to kwalifikacje będą decydowały o tym, ilu naszych będzie startowało na Igrzyskach Olimpijskich w Paryżu. I to właśnie Paryż jest głównym celem, który zamyka etap czteroletnich przygotowań. To jest teraz najważniejsze.

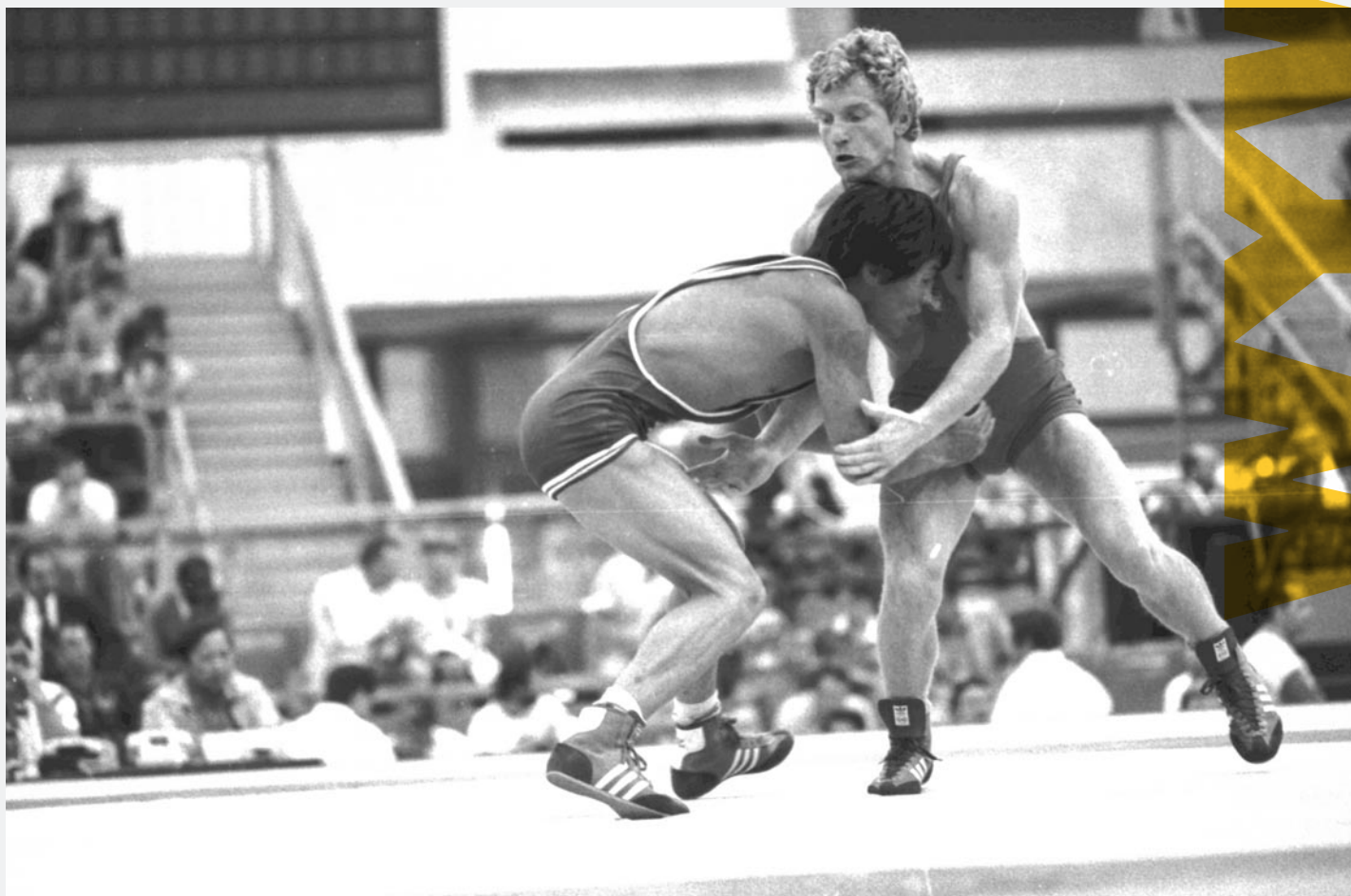
Natomiast jeśli chodzi o moje życie prywatne – mam trzech synów i jedną córkę. Jeden z synów jest w Stanach Zjednoczonych, drugi jest w Szwecji, a najmłodszy jest ze mną. Wspieram go, pomagam mu w edukacji i wszystko, jak dotąd, świetnie się układa. Jestem z nich ogromnie dum-

ny i to daje mi dużą satysfakcję życiową. Nie narzekam na zdrowie, humor mnie nie opuszcza, więc jest dobrze.

Jak najbardziej lubi Pan spędzać swój wolny czas?

Nie ukrywam, że zaszczepiłem się w pełni do sportu. Chociaż jestem zmęczony, nie chce mi się trenować, bo cały czas mam te ciężkie treningi z przeszłości przed oczami, to gram w tenisa, mam w domu stół pingpongowy, lubię pływać, cały czas staram się być aktywny. Trzymam wagę – dużo nie odskoczyłem od swojej wagi po zakończeniu kariery, a to ważne. Jak każdy zawodowy sportowiec, mam tzw. serce sportowca i jeśli człowiek nagle przestanie ćwiczyć, to momentalnie choroby wieńcowe dają o sobie znać, więc staram się dbać o regularną aktywność fizyczną.

Mam dom i wspinały ogród. Jest to taki mój azyl, do którego zawsze kiedy wracam, wskakuję w szlafrok, kapcie i napawam się odpoczynkiem. Uwielbiam oglądać filmy, czytać, a ostatnio przerzuciłem się na audiobooki, bo dużo jeżdżę, więc aby wykorzystać ten czas, słucham książek.



Rwany chlebek z ziołami



Chcesz zaskoczyć swoich gości niebanalną przekąską? Przedstawiamy chlebek ziołowy w nietypowej odstonie! Jego wykonanie jest banalnie proste i gwarantujemy, że jak zrobisz go raz... będziesz robić go ciągle.

Ciasto:

- ~ 40 g świeżych drożdży
- ~ 300 ml ciepłej wody
- ~ 1 łyżeczka cukru
- ~ 600 g mąki pszennej
- ~ 4 łyżki oleju, np. rzepakowego
- ~ 2 łyżeczki soli

Masło czosnkowo-ziołowe:

- ~ 150 g miękkiego masła
- ~ 1 mały pęczek natki pietruszki
- ~ kilka gałązek świeżej bazylii
- ~ 1/2 łyżeczki soli
- ~ 3 ząbki czosnku
- ~ czarny pieprz

Wykonanie:

Drożdże pokrusz, następnie wymieszaj z połową wody i cukrem. Odstaw w ciepłe miejsce, aż zaczną się pieniać. Do dużej miski przesiej mąkę pszenną, dodaj sól, olej roślinny, pozostałą wodę i pracujący zaczyn. Wymieszaj składniki do ich połączenia.

Masę przełóż na blat i wyrób na gładkie, elastyczne ciasto. Następnie odstaw przykryte czystą ściereczką w ciepłe miejsce na około 60 minut. Ciasto powinno podwoić swoją objętość.

W tym czasie przygotuj masło czosnkowo-ziołowe. Wymieszaj miękkie masło, dodaj posiekane zioła, przeciśnięty przez praskę czosnek oraz sól i czarny pieprz.

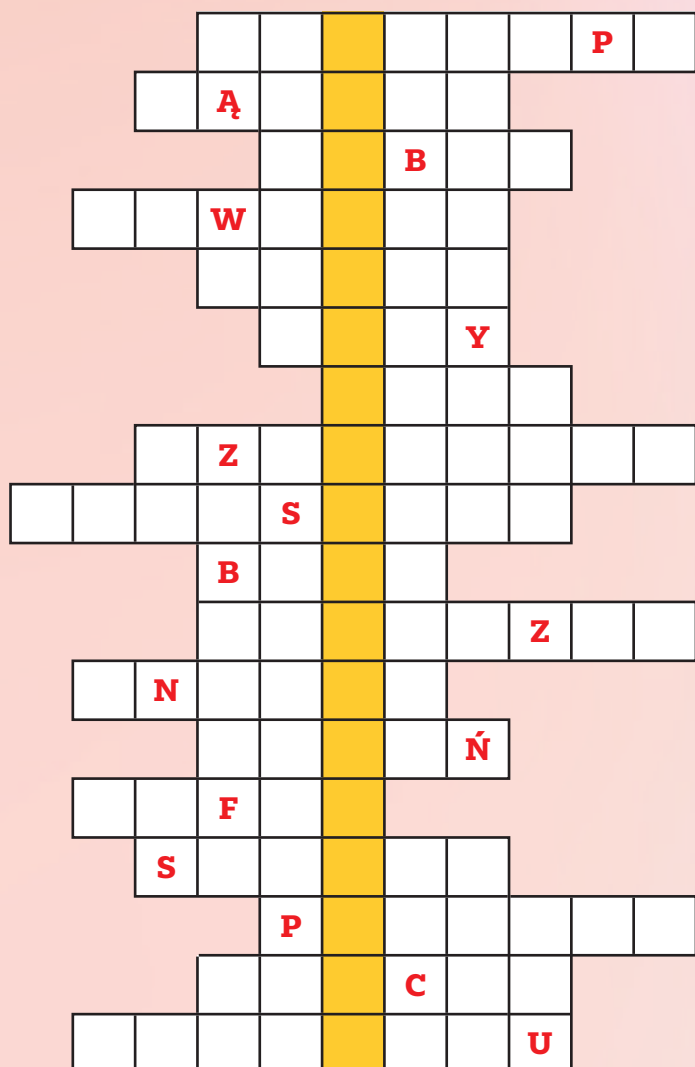
Wyrośnięte ciasto zagnieć. Rozwałkuj na prostokąt o grubości 0,5 cm. Następnie posmaruj całą powierzchnię masłem czosnkowo-ziołowym. Na koniec pokroj w pasy szerokości 5 cm.

Pasy składaj w „harmonijkę”, następnie układaj je w okrągłej formie „tortownicy” (śr. 22 cm). Jeśli nie masz okrągłej foremki – użyj prostokątnej lub kwadratowej. Piekarnik rozgrzej do 190°C „góra – dół”. Piecz 40–45 minut.

ANIE



Coś na słodko...



Zadaniem jest odgadnięcie słodkości ze zdjęć i hasła w żółtej kolumnie. Kolejność obrazków jest przypadkowa. Do rozlosowania mamy 10 nagród.

Odpowiedzi przysyłajcie na adres:

malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

Jeśli zobaczysz siebie na liście nagrodzonych, skontaktuj się z nami.



Historia na do widzenia, czyli dogoniliśmy Zachód

Czy pamiętacie jeszcze, ile było wrzawy, gdy w ub. roku wprowadzono przepisy uprzywilejowujące pieszych? Ileż było narzekania, że ruch zostanie sparaliżowany?

Minął rok. I jakoś tego paraliżu nie widzę. Widzę za to coś, co – wydawało się – nigdy nie nastąpi: że jako kierowcy nauczyliśmy się cywilizowanych zachowań. Zdecydowana większość kierujących ustępuje pieszym pierwszeństwa. Nikogo już nie dziwi widok pojazdu zatrzymującego się przed zebra. A jeszcze nie tak dawno piesi musieli wymuszać prawo przejścia na drugą stronę jezdni. Jak nie wszedłeś – nie przeszedłeś.

Aż nagle stał się cud.

Być może sprzymierzeńcem tego cudu było wprowadzenie drakońskich kar. Za nieustąpienie pieszemu pierwszeństwa grozi aż 1500 zł mandatu i 15 punktów karnych.

Ale ile razy natknęliście się na kontrolę policyjną? Dużo jeżdżę, a ostatnio policję widziałem trzy lata temu na wylocie z Włocławka. Łapali „na prędkość”.

Zatem ryzyko złapania jest bardzo niewielkie. A jednak kierowcy stosują się do nowych zasad. Dogoniliśmy Zachód.

Doskonale pamiętam, jak pierwszy raz, za głębokiej komuny, pojechałem do RFN. Jak byłem zaskoczony, że kierowcy takich pięknych, luksusowych samochodów, widząc mnie, szarego, zwykłego gówniarza, który stoi przed pasami, zatrzymują się. Czułem się niemal jak król.

Przecież w Polsce i innych krajach socjalistycznych to kierujący mieli pierwszeństwo. Miałeś auto, nawet trabanta czy dacie – byłeś bogiem!

Nie wierzyłem, że to się kiedykolwiek zmieni.

A jednak udało się. Na pasach jest bezpieczniej. Wstępne statystyki wykazują, że wreszcie na polskich drogach jest bezpieczniej, przestała się łać krew.

Zrobiło się normalnie.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI



LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 12/2022

Hasło: **Białe szaleństwo**

- | | | |
|------------------|-----------------------|---------------------|
| 1. Marta Panek | 5. Hubert Adamiak | 9. Marek Wiśniewski |
| 2. W. Prawucka | 6. Zenon Żebrowski | 10. Jadwiga Glińska |
| 3. Hanna Sęk | 7. Sebastian Wolnicki | |
| 4. Anna Orowicka | 8. Łukasz Jaro | |

Klakson.waw

Wydawca: Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o.o.

Redaguje zespół: Sławomir Ślubowski (redaktor naczelny), Małgorzata Kaczyńska, Adam Stawicki, Włodzimierz Winek, Agnieszka Niepytalska, 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. 22 568 75 69

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Konrad Wienczatek

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