

KLAKSON



nr 2/2023 (156)
ISSN 2545 - 1316

**Piękniejsza
twarz MZA**

Drugie życie „Woronicza”

To nasza najstarsza zajezdnia, ale wciąż młoda duchem, dzięki kolejnym modernizacjom. „Woronicza” obchodzi sześćdziesiąt lat, chociaż pierwsze plany powstały dużo wcześniej. Już przed wojną myślano o jej budowie.

Zajezdnia „Woronicza” to powód do dumy Miejskich Zakładów Autobusowych. Pierwszy oddział, w którym już siedem lat temu zaczęły bazować nasze autobusy elektryczne.

W tej chwili jest ich tam już sześćdziesiąt, wraz z całą infrastrukturą do ładowania, w tym ładowarką pantografową dużej mocy. To tutaj powstała też pierwsza elektrownia słoneczna w naszej Spółce. Najnowsze zaś modernizacje oddziału przy ulicy Woronicza to ultranowoczesna hala obsługi technicznych z podnośnikami kolumnowymi oraz nowy ciąg obsługi codziennej z nowym rodzajem myjni, w której kierowcy nie muszą już jechać w trakcie procesu mycia. O nowoczesności „Woronicza” świadczą liczne wycieczki krajowe i zagraniczne, które odwiedzają tę zajezdnię.

Nowocześnie było tam również sześćdziesiąt lat temu, kiedy na nowy zakład wjechały pierwsze autobusy. 20 lutego 1963 roku wyjechały stamtąd do obsługi linii pierwsze autobusy – przede wszystkim Ikarusy 620, zwane pieszczotliwie „osiołkami”.

Tak naprawdę związek tego miejsca z komunikacją miejską są jeszcze dłuższe. Już przed wojną bowiem zarezerwowano bowiem na skrajach ówczesnej Warszawy teren pod nowoczesną zajezdnię. Gdyby nie wojna, autobusy zaczęłyby stamtąd wyruszać w połowie lat czterdziestych.

Nowy impuls do inwestycji dała gigantyczna rozbudowa Służewca, zwanego w latach pięćdziesiątych Południową Dzielnicą Przemysłową. Z racji budowy dużej liczby powstających fabryk na terenie dzisiejszego „Mordoru”, konieczna była także rozbudowa infrastruktury. W pierwszej kolejności powsta-

ła zajezdnia tramwajowa, a kilka lat później ruszyła część autobusowa.

Była to wówczas najnowocześniejsza zajezdnia autobusowa, której największą dumą była automatyczna myjnia uruchamiana fotokomórką. Pod koniec lat sześćdziesiątych „Woronicza” zaczęła specjalizować się w obsłudze autobusów przegubowych, najpierw Jelczy 021, a potem Ikarusów 280 (to tam trafiły pierwsze „madziary”).

Zajezdni „Woronicza” życzymy dalszego rozwoju, kolejnych modernizacji, nowych pojazdów i czekamy na okrągły jubileusz stulecia.

ADSTAW

WIĘCEJ CIEKAWOSTEK Z HISTORII „WORONICZA” W TEKŚCIE
WŁODZIMIERZA WINKA NA STRONIE 6



MAN-y wjechały do sklepu

Najpierw były Solarisy Urbino 12 Electric i cieszyły się wielką popularnością. Teraz wprowadzamy do naszego internetowego sklepu nowy kolekcjonerski model – jest to MAN Lion's City CNG. Jesteśmy pewni, że to także będzie hit wśród miłośników komunikacji.



Tym razem mamy dla Was aż dwa typy modeli autobusów. Pierwszy to taborowy 4222 z dekoracjami linii 124, drugi zaś 4200 z wyświetlaczami linii 178. Oba autobusy w skali 1: 87 odwzorowują dwunastometrowe MAN-y Lion's City CNG – najnowsze nabytki zajezdni „Kleszczowa”. Wraz z producentem zadaliśmy o najmniejsze szczegóły – od tablic rejestracyjnych po wszelkie piktogramy. Brakuje w zasadzie tylko pasażerów w środku.

To oczywiście nie wszystko, co mamy do zaoferowania w sklepie internetowym. Na miłośników czekają bowiem koszulki, bluzy, nerki, kubki, butelki czy torby z serii „Przystanek na żądanie”, „Halo Warszawo” i „Zjazd do zajezdni”. Do tego kolekcjonerskie repliki tablic liniowych, a także „dekoracje” na magnesach i breloczkach. Zapraszamy na sklep.mza.waw.pl

ADSTAW



Nasze drogie Panie

Z okazji Dnia Kobiet życzymy Wam, aby uśmiech, którym zjednujecie sobie kolegów i pasażerów, nigdy nie schodził z Waszych twarzy, a w kalendarzu było przynajmniej 365 pięknych dni!

Życzymy Wam spełnienia wszystkich marzeń, wielkiej radości ducha i nieustającej miłości do całego świata.

Zarząd Spółki

Rzuciła biuro, wybrała autobus

Z okazji Dnia Kobiet z Moniką Stanek, kierowczynią z zajezdni „Kleszczowa”, rozmawia Agnieszka Niepytalska

Zawsze lubiłaś prowadzić?

Tak. Bardzo szybko zrobiłam prawo jazdy i zawsze sprawiała mi przyjemność prowadzenie samochodu.

Od jak dawna pracujesz w MZA jako kierowczyni?

Od października 2020 roku.

Co skłoniło Cię, żeby zrobić prawo jazdy akurat na autobusy?

W sumie od zawsze ciekawiło mnie prowadzenie tak dużych pojazdów. Podglądałam pracę kierowców, siedziałam na pierwszym siedzeniu. Po studiach wybrałam pracę biurową, zgodną z moim wykształceniem. Jednak cały czas pomysł kierowania autobusem był w mojej głowie, więc pewnego dnia podjęłam spontaniczną decyzję zapisania się na kurs prawa jazdy na autobus i porzuceniu pracy biurowej, czego nie żałuję do tej pory.

Co czułaś, kiedy pierwszy raz usiadłaś za kierownicą 18-metrowca? Gabaryt trochę Cię przerażał?

Oj, dużo wtedy miałam w głowie. Z jednej strony ekscytację, a z drugiej – przerażenie, co za chwilę się wydarzy. Na szczęście instruktor wspaniale potrafił pogodzić we mnie te wszystkie emocje i pierwszy dzień na 18-metrowym autobusie wspominam cudownie.

Wbrew pozorom, Panie kierowczynie często chwalą sobie przeguby. Ty też wolisz je od solówek?

Jasne, że tak! To jest kwintesencja pracy w komunikacji miejskiej. Prowadzę największy pojazd, jaki mogę i daję to poczucie spełnienia. Oczywiście jeżdżenie krótszym pojazdem też daje satysfakcję, ale zawsze wtedy brakuje mi czwartych drzwi.

Trudno było wpasować się w ten trochę „męski” świat? Odsetek kobiet w naszej firmie wciąż rośnie, ale nadal są zdecydowaną mniejszością wśród kierowców.

Myślę, że miałam dużo łatwiej niż moje poprzedniczki. Widok kobiety za kierownicą lub na zajezdni nie jest już dla nikogo zaskoczeniem. Zawsze pracowałam głównie w męskich zespołach, więc jestem przyzwyczajona, że są mężczyźni, którzy sceptycznie patrzą na pracę kobiet w „męskim” zawodzie, ale traktuję to jako wyzwanie, by udowodnić im, że mocno się myślą. I przeważnie mi się udaje.

Jesteśmy lepsze w tym zawodzie niż mężczyźni?

Nie wiem czy lepsze, czy gorsze. Nie rozważałabym tego w tym aspekcie. Po prostu są cechy charakteru, które musi posiadać dobry kierowca. Na pewno koncentracja, spokój i opanowanie. Te cechy pozwalają wybrnąć z trudnych sytuacji na mieście lub nieporozumień z pasażerami. Bo to, czy kierowca jest dobry, okazuje się nie na co dzień, ale w trudnych sytuacjach i tu myślę, że spokój i opanowanie kobiet pozwala im z nich wybrnąć.

Spotkałaś się z jakąś miłą reakcją pasażerów? Zwracają uwagę na to, kto siedzi za kierownicą?

Czasami się zdarza, że ktoś podejdzie, podziękuję, a czasem nawet pokaże kciuk w górę. Jednak ze zwróceniem uwagi na to, kto prowadzi bywa bardzo różnie. Często, jak pasażer mnie o coś pyta, to mówi do mnie w formie męskiej lub jak dobiegnie to powie „dziękuję Panu”, więc można by uznać, że nie zwracają na to uwagi. Z drugiej strony często widzę, że jak pasażer zorientuje się, że prowadzi kobieta, to siedzi na pierwszym siedzeniu i obserwuje dokładnie każdy mój ruch, ale nierzadko wtedy podchodzi



na krańcu i powie „dziękuję Pani za przejazd”. Ale wiem, że działa to w dwie strony, bo pewnie gdy jestem zmuszona ostrzej przyhamować, to ktoś powie „no tak, baba za kierownicą”.

Czy któraś z historii szczególnie utkwiła Ci w pamięci?

Chyba jest ich na tyle dużo, że nie mam jakiejś szczególnej. Nie kojarzę, by ktoś uciekał z mojego autobusu, jak mnie zobaczył za kierownicą. Szczególnie pamiętam jednak podziękowanie przez pasażerkę, to był chyba mój pierwszy miesiąc w pracy, jechałam na linii 171, kobieta podeszła i powiedziała „jazda z Panią to przyjemność”. Wiadomo, że dla młodego kierowcy to ważne słowa.

Co byś powiedziała Paniom, które zastanawiają się nad tym, czy spróbować sił w zawodzie kierowcy?

Ja przyjmuję zasadę, że jeśli się o czymś marzy, to trzeba spróbować, by potem nie żałować. Więc jeśli któraś z Pań myśli już o tym przez jakiś czas, to znak, że chyba ją do tego ciągnie, a to wtedy oznacza, że koniecznie trzeba spróbować swoich sił w tym zawodzie.

Bardzo Ci dziękuję za rozmowę. Życzę, żebyś zawsze prowadziła autobusy z taką pasją i zaangażowaniem, oraz samych miłych, bezstresowych kursów!

Ja również bardzo dziękuję i mam nadzieję, że się spełni.

Tajemnicza Woronicza

Kto uprowadził autobus? Dlaczego milicjanci odsyłali wozy z ulic do zajezdni? Jak rywalizowali autobusiarze z tramwajarzami?

W styczniu br. minęła 60. rocznica uruchomienia zajezdni przy Woronicza. Choć właściwie to jej części, bo faktycznie budowę całej ukończono w początkach 1965 roku, ale to szczegół. W każdym bądź razie w niedzielę 20 stycznia 1963 r. z placu postojowego wyjechało m.in. na linie: 104, 114, 117 pierwszych 76 Ikarusów 620¹.

O jej historii napisaliśmy swego czasu dość sporo w Klaksonie nr 1-2 (40/41) – styczeń 2013, więc nie będziemy jej powielać, ale za to przedstawimy kilka mało lub wcale nieznanych faktów z jej dziejów.

Autobusy jak ptaki...

Ludzie warszawskiej komunikacji, czyli trambusiarze, to wesołe i dowcipne osobniki, szczególnie w latach 60. ubiegłego wieku. W ramach wesołości, a poszło o pewien zakład, którejś jesiennej nocy wyjechali tramwajem po załączniki do pysznej zakąski. Z Mokotowa aż na Pragę. Wracając z zakupami, niestety, wpadli na patrol milicji.

Nie przebrzmiały echa tramwajarskiej eskapady, a podobny „numer” zrobili autobusiarze zza płotu tramwajowej zajezdni. Mieli nieco większego pecha i wpadli na Marynarskiej.

Do dowcipnego grona w końcu maja 1968 roku dołączyli ludzie spoza komunikacyjnej branży i usiłowali porwać autobusy z krańcowych przystanków. Jeden z przystanku przy Wiatracznej, a drugi na Zaciszu².

Zaniepokojona wydarzeniami prokuratura wszczęła śledztwo i postanowiła zrobić pewną prowokację, która miała sprawdzić zabezpieczenie autobusów przed kradzieżą i samowolnym pozaliniowym użytkowaniem.

W połowie czerwca w cywilnych ubraniach weszli na teren zajezdni autobusowej przy Woronicza trzej panowie. Prokurator i dwóch milicjantów. Po godzinnym spacerze po terenie, podczas którego nikt nie zainteresował się, kim są owi panowie, postanowili się ujawnić kierownikowi. Tam, po wyłuszczeniu sprawy, że przychodzą z zamia-

rem przeprowadzenia próby wyprowadzenia autobusu, dostali czystą kartę wyjazdu i poszli poszukać kierowcy, który wyprowadzi wóz i przy okazji wypełni dokument wyjazdowy. Po kilkunastu minutach stawili się na bramie Jelczem z wypełnioną kartą, w której wpisali, że jadą Ikarusem 620. Mało tego, wpisali również fikcyjny numer wozu. Strażniczka, nie sprawdzając, czy wszystko się zgadza ze stanem faktycznym, przystawiła pieczętkę i wypuściła autobus za bramę. Po kilkunastu minutach powrócili na bazę i co było dalej, nie trzeba mówić. Najciekawsze w tej historii było to, że w ogólnym zamieszaniu zimną krew zachowała strażniczka. Wiedząc, że z miejsca będzie zwolniona, przed opuszczeniem miejsca pracy zdążyła jeszcze wykonać kilka telefonów do koleżanek powiadamiając je o kręcej się po zajezdniach kontroli.

Efekt? Na pozostałych zajezdniach kontrolerzy zanotowali wzorowe wypełnianie obowiązków przez strażników.

Rywalizacja zawsze daje efekty

W 1968 roku co trzeci tramwaj, autobus kursujący na mieście „nocował” w sąsiadujących ze sobą zajezdniach (tramwajowa i autobusowa) przy Wo-

¹ Monografia Zakładu R-7/MZK „Woronicza”

² Express Wieczorny nr 141 z 12 czerwca 1968 roku, art. „Autobusy jak ptaki...”



ronicza. Mimo, że obie były zakładami MZK, które powinny ze sobą współpracować, to faktycznie było pomiędzy nimi nieformalne współzawodnictwo. Nie tylko w zakresie kto zrobi lepszy „numer”, ale i w eksploatacyjnej statystyce. Głównie na zapleczu. Z doświadczonymi wygami w tramwajach konkurowała młodzież z autobusów, która brylowała młodzieńczą sprawnością i smyką do techniki i nowości³. Po cichu, bez zbędnej reklamy, po godzinach pracy, zbudowała specjalne pomosty do mycia dachów autobusów Ikarusów 620. Po kilku miesiącach pojawiły się podobne w tramwajach. Gdy w tramwajach uruchomiono odkurzacz przemysłowy do czyszczenia wnętrza, w autobusach stworzono podobny, ale bardziej wydajny, o większej sile ssania. Do kompletu dorzucano własnej konstrukcji myjnię wozów. Pomysłów było o wiele więcej.

Bakcył rywalizacji nie ominął prowadzących pojazdy, konkurujących w zakresie punktualności na trasie, wyjazdach i jak najmniejszej liczby złych raportów nadzoru. Współzawodnictwo podjęły także konduktorki, starając się nie opuszczać pracy, a była to ich achillesowa pięta. Efektem było to, że przez trzy miesiące zatrudnionych wówczas w zajezdni 230

kierowców nie otrzymało ani jednego raportu za niedociągnięcia, co było sporym sukcesem. Szczególnie, że w tamtym okresie zajezdnia eksploatowała wiecznie psujące się Ikarusy 620, znacząco ciągnące zakład w dół statystyk MZK. Starania załogi dostrzegło kierownictwo firmy i w początkach 1968 roku zaczęto kasować feralne Ikarusy 620. Na ich miejsce wprowadzono przegubowe Jelcze. W 1970 roku na „Woronicza” stacionowało najwięcej przegubowców spośród wszystkich zakładów – łącznie ponad 110 sztuk na ogółem 290 wozów.

Czas sukcesów

Dzisiejsze R-1, wówczas R-7/MZK – Woronicza w początkach lat 70. weszło na wyżyny i stało się wzorcem nie tylko dla innych zakładów w MZK, ale także pokazowym w skali kraju. Często gościły przedstawiciele krajowych i zagranicznych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. W tym nawet z dalekiej Japonii, co zapisane było w księdze pamiątkowej zajezdni⁴.

Pozycję najlepszego zakładu utrzymywał przez wiele lat i wielokrotnie pracownicy byli nagradzani nie tylko przez dyrekcję, ale i zacnych prominentów, m.in. prezydenta Warsza-

³ Express Wieczorny nr 239 z 5 października 1968 roku, art. „R7 i R3 – sąsiedzi przez miedzę”

⁴ Gazeta zakładowa MZK – Głos Warszawskiej Komunikacji nr 13 z września 1970 roku.

dokończenie artykułu na następnej stronie >>



wy (oszczędność paliw w 1984 roku)⁵.

Zapewne niewielu wie, że na „Woronicza” działało swego czasu najlepsze koło PTTK w całej firmie, organizujące liczne wycieczki dla pracowników. Jedno z najlepszych kół wędkarskich. Na wysokim poziomie stał sport, turystyka i czytelnictwo z bogatą, liczącą ponad 2 tys. książek, biblioteką. Było również koło... krótkofalowców.

„Woronicza”, z tzw. ogona MZK w latach 60., przez kolejne dziesięciolecia wytrwała pracą autobusiarzy ustabilizowała sobie stałą pozycję w czołówce, a co najważniejsze humor i dowcip nie opuszczał i nie opuszcza pracowników do dziś.

Rekord, który nie został jeszcze pobity

A na koniec jeszcze jedna mało znana historyjka z dziejów zajezdni. Ikarusy 620, nazywane „osiołkami” czy „kadarami”, nie były zbyt udanym modelem autobusu. Głośna praca silnika, nadmiar wydzielanych spalin stawał się dla warszawiaków nieznośny, szczególnie w letnie, upalne wieczory. Dyrekcja MZK, redakcje gazet były zasypywane skargami i wnioskami mieszkańców syreniego grodu, aby coś z tym uciążliwym fantem zrobić. Dyrekcja obiecała, że nie zostawi tematu i w najbliższym czasie sytuacja ulegnie radykalnej poprawie. Upłynęło kilka tygodni. Zniecierpliwieni warszawiaczy wzięli sprawę w swoje ręce i poprosili organa MO (Milicji Obywatelskiej) o interwencję, aby uliczne patrole odsyłały w trybie natychmiastowym dymiące Ikarusy do zajezdni. Przejęte misją organa wyległy na ulice i odsyłały nie tylko Ikarusy, ale przy okazji Chaussony i Jelcze z zaleceniem po-

⁵ Gazeta zakładowa – Trasy nr 10 z 15 października 1982 roku, art. „Cenne inicjatywy MZK”.



prawienia stanu technicznego pojazdów. Nie do końca zbadane zostało ówczesne działanie stróży prawa, ale zapewne dla organów jedynym znakiem rozpoznawczym był dym z rury wydechowej. W mieście ucichło, a jakość powietrza uległa poprawie. Teoretycznie sukces, ale praktycznie ponad połowa autobusów „wypadła” z obsługi liniowej, co spowodowało kolejną lawinę skarg i roszczeń. Tym razem sprawę w swoje ręce wzięły czynniki wyższe i najwyższe. Przetasowały rozdzielniki, przydziały nowych wozów, coś tam pozmieniali i w niecały rok „przerzuciły” ponad 171 Ikarusów do innych, głodnych taboru polskich

miast. Na ich miejsce przyjechały nowiutkie Jelcze solo i przegub. Zza biurka teoretycznie było to łatwe do wykonania, praktycznie wymagało jednak od załogi „Woronicza” sporego wysiłku i poświęcenia. Dobrej logistyki nie tylko kierownictwa, ale przede wszystkim ludzi z zaplecza i ruchu.

W historii warszawskich autobusów była to pierwsza tak duża, dynamiczna wymiana taboru. W dodatku tylko na jednej zajezdni. Karty dziejów nie odnotowały takiej drugiej, choć były wymiany w ciągu roku nawet 300 wozów, ale w skali całej firmy. Rekordowa była w 1979 roku, ponad 500 pojazdów.

Sześćdziesiąt lat działalności „Woronicza” nie sposób spisać w jednym krótkim artykule. Zapewne trudno byłoby ogarnąć i w książce, ale nie znaczy, że nie jest ona stale i systematycznie zapisywana.

Chcących poznać nieco bliżej historię, a i współczesność „Woronicza”, odsyłamy do Mazowieckiej Biblioteki Cyfrowej, gdzie wpisując w przeglądarkę na stronie głównej hasło – autobusy Woronicza – znajdziecie setki informacji. Oczywiście najwięcej w archiwalnych numerach waszego ulubionego pisma „Klakson”. Polecamy!

WIWO

Na zachód marsz!

Być może jeszcze nie wszyscy nasi Czytelnicy skorzystali z bemowskich stacji metra, a już rusza budowa następnych! Na odcinku zachodnim powstaną: Karolin, Chrzanów i Lazurówka. Prace właśnie ruszają.



Tu na razie jest ściernisko...

Na razie roboty nie są zbyt widowiskowe, nie wrą silniki buldożerów i koparek. Zaczyna się, jak większość dobrze zaplanowanych inwestycji, prozaicznie: trwa grodzenie terenu, zabezpieczane są drzewa. Niedługo zaplanowana i wdrożona zostanie również czasowa organizacja ruchu.

Nadzieja na kasę

– Pieniądze na budowę metra były zagrożone. Przez cały czas lobbowaliśmy w Brukseli, żeby móc nadal korzystać z unijnych funduszy. Chociaż cały czas jest problem z przyjęciem Krajowego Pla-

nu Odbudowy, to mam nadzieję, że uda się go odblokować, bo bez pieniędzy europejskich czy też rządowych trudno realizować tak wielkie inwestycje – mówił prezydent Warszawy, Rafał Trzaskowski na roboczym spotkaniu na terenie budowy przyszłej stacji Lazurówka.

Coraz więcej pasażerów

Warszawiacy na metro głosują nogami, korzystają z niego coraz chętniej.

– Wracamy do obłożenia metra sprzed pandemii, rocznie mamy znów ponad 180 mln pasażerów. Rozpoczęliśmy planowanie III linii metra – mam nadzieję, że wkrótce zaczniemy ją budo-

wać. Mamy też w planach kolejne linie, zależy nam, żeby ten plan brał pod uwagę wszystkie strategiczne kwestie rozwoju miasta – powiedział prezydent Trzaskowski.

Nic złego się nie stanie

Poza stacjami dla pasażerów powstanie też Stacja Techniczno-Postojowa Karolin – czyli zaplecze metra.

W miejscu, gdzie będzie STP, przygotowano zaplecze budowy. Trwają robótki oraz grodzenie terenu. Zabezpieczane są drzewa, które w tym miejscu będą zachowane. Wykonywana jest też kanalizacja.



Standardowe – dla tego etapu budowy – roboty przy przyłączach elektrycznych oraz wodno-kanalizacyjnych toczą się już przy wszystkich zaplanowanych stacjach i wentylatorniach. Z kolei na terenie przyszłej stacji C01 Karolin dodatkowo zabezpieczane są budynki. Zamontowane zostały tutaj repery, czyli elementy służące do wykonywania pomiarów. To jeden z elementów systemu monitorującego oddziaływanie budowy na obiekty znajdujące się w pobliżu. Chodzi o to, by budowa nie poczyniła żadnych szkód.

Jesteś ciekawy? Pytaj!

Informacje o budowie odcinka na Karolin można uzyskać w Czasowym Punkcie Informacyjnym, który znajduje się na Bemowie – pomiędzy ul. Górczewską a Kossutha (na wysokości numeru 12). Czynny jest w dni powszednie w godzinach 7:00–19:00. Można również wysłać maila z pytaniami

na adres: bemowo@budowametra.pl oraz skontaktować się z pracownikami wykonawcy pod numerem telefonu: 785 850 151.

Czy znajdą znowu słonia?

Nie każdy wie, ale zanim powstaną stacje i tunele, prowadzi się... badania archeologiczne. Tak samo będzie i w przypadku najdalej wysuniętego na zachód odcinka. Metro szuka teraz (przetarg już ogłoszono) archeologów chętnych do pracy na budowie.

Na istniejących trasach archeolodzy znajdowali już takie cacka, jak kości słonia leśnego, kilkusetletnią studnię czy czaszki prażubrów. Co znajdą teraz? Też jesteśmy ciekawi!

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI



Plotki starej ciotki

Patrząc na pasażerów odnoszę wrażenie, że stają się coraz wygodniejsi i coraz bardziej wymagający. Weźmy takie podejżdżanie na przystanek. Wystarczy, że kierowca nie zbliży kół na milimetr od krawężnika, a już podnosi się rwestes, że nie da się wejść do autobusu. Zwłaszcza młode mamusie z wózkami lubią narzekać. Uważają, że kierowcy nie tylko powinni niemal obetrzeć kołami krawężnik, ale jeszcze obniżyć autobus. A są i takie, co chcą by platformę rozkładać.

Ja już jestem posunięta w latach. No, rocznik 1966, więc sami oceńcie. Ponieważ nie dawałam sobie w szyję, więc wychowałam troje obywateli naszego pięknego kraju. Nie mieliśmy samochodu, więc do przychodni czy gdzieś tam zawsze się jechało autobusem. Ikarusem oczywiście. Wiecie, ile to mitręgi było, by się wdrapać po tych dwóch schodkach do środka?

I co? I dawałam radę. I jakimiś cudem nigdy nie wywaliłam dziecka z wózka, jak to się teraz młodym mamom zdarza. Ale powiem Wam coś na ucho: gdy moje dzieciaki były w wieku wózkowym, nie znano smartfonów. No więc z tym wózekiem to hop – obiema rękami trzymałam i wsadzałam dzieciaka. Teraz młode mamy mają jedną rękę zajęta, bo muszą się wygadać. Jakby to pożar był.

A czasem i dwie ręce mają zajęte, jak jakieś zakupy zrobią. Nie trzymają się, gdy już jadą. Kiedyś zwróciłam takiej uwagę, że nie dość, że gada, że słyhać ją na pół autobusu, to jeszcze w ogóle wózka nie trzyma.

– Odczep się, stara babo – usłyszałam. – Jak kierowca szarpie, to nie moja wina.

No, to już było ponad moją tolerancję. – Autobus nie limuzyna – odparłam paniusi. – A kierowca nie twój sługa!

Bo wiecie co? Mnie to aż ciśnienie skacze, jak słyszę te narzekania, że kierowcy szarpia. A kup, sobie, kobieto, brykę z szoferem, będziesz miała luksus.

Teraz ludzie nie pamiętają, jak potrafiło szarpać w Ikarusach. I jak było trud-

no z nich wychodzić. Bo jeszcze wejść to się dało. Ale zejść było dużo trudniej. Chodziliście kiedyś po górach? No to wiecie, że schodzi się zawsze gorzej, niż wchodzi. Ja jestem z pochodzenia baba z Kościeliska, taka warszawianka-łatan-ka, baba-słoik, w stolicy od młodości, bo się zakochałam w takim jednym chłopcu z Kobyłki, on potem na Kijowską się przeprowadził, no i tak się stałam panią z Warszawy.

Ale jak widzę te wypindrzone panny w autobusach, co to im wszystko przeszkadza i nie tak jest, to mam ochotę powiedzieć: a jadźże do Kościeliska drwa rąbać, to docenisz, co masz w Warszawie.

STARA CIOTKA





Więści z centrali

Centrala zawsze pomoże

Awaria, wypadek, spór z pasażerem? Oczywiście nie życzymy tego naszym kierowcom. Podczas jazdy mogą się jednak zdarzyć rzeczy, które zakłócą spokojną jazdę. Dziś przypominamy, co wtedy robić, aby pomoc Centrali Ruchu mogła być jak najszybsza i jak najbardziej efektywna.

Co, gdzie zgłaszać

Czerwony przycisk

22 583 65 44/22 19 285 wew. 1

Najpoważniejsze zdarzenia, wymagające natychmiastowego działania:

- ◆ wypadek (z drugim pojazdem, potrącenie, przewrócenie),
- ◆ kolizja (stłuczka, obcierka),
- ◆ choroba pasażera / kierowcy,
- ◆ zanieczyszczenie,
- ◆ dewastacje,
- ◆ stwierdzenie uszkodzenia pojazdu (przy zmianie, w trakcie pracy),
- ◆ zablokowany przejazd,
- ◆ podejrzany bagaż,
- ◆ awantury i zagrożenia.

Zielony przycisk

22 583 65 41/22 19 285 wew. 2

Zdarzenia z mniejszym priorytetem:

- ◆ awaria pojazdu (jeżeli autobus zablokował przejazd – czerwony przycisk),
- ◆ opóźnienie od 31 minut (każdorazowo) lub od 61 minut (jedenorazowo) – wyłącznie na krańcu,

wo) – wyłącznie na krańcu,

- ◆ przerwy na odpoczynek,
- ◆ awarie sygnalizacji świetlnej,
- ◆ ubytki w jezdni, studzienki, gałęzie, itp.,
- ◆ znalezione przedmioty,
- ◆ zgłaszanie się w ramach TSB z Centrali Ruchu.

Opóźnienia i przerwy na linii z min. 1 czynną ekspedycją obsługuje ekspedytor – nie zgłaszamy tego na Centralę.

Połączenie z Centralą Ruchu

Po pierwsze – Co się stało?

Krótko, zwięźle, jedno-dwa słowa, „hasła” określające problem, np. mam awarię / kolizję / wypadek / zanieczyszczenie / uszkodzony autobus, pasażer zemdłał, źle się czuję, mam opóźnienie,

policja / ITD prowadzi kontrolę, czas pracy mi się kończy, zgłaszam się na SB, gałęzie wystają na jezdnię, studzienka się zapada itp.

Operator CR po ustaleniu, co chcesz zgłosić, sam poprowadzi dalej rozmowę, zadając wszystkie niezbędne pytania.

Przed połączeniem postaraj się ustalić, gdzie dokładnie jesteś (ulica / skrzyżowanie / przystanek) oraz czy ktoś będzie potrzebował pomocy medycznej.

Nie zaczynaj połączenia od podawania swoich danych (numer służbowy, brigada, linia, taborowy) oraz szczegółowego opisywania problemu (wycieki borygo, była kolizja, ale przeciwnik się nie przyznaje).

Długi czas zgłaszania zdarzenia wydłuża czas oczekiwania na połączenie z Centralą Ruchu koleżanek i kolegów kierowców i kierowczyń.



Komu rybkę, komu?

10 stycznia

W samo południe w 1/509 trafiło się dwóch pasażerów, którzy zaczepiali innych. W sumie byśmy o tym nie pisali, to się często zdarza. Ale zaczepialscy mieli broń mocnego rażenia – otwartą puszkę z rybą w oleju. I tą rybką zanieczyścili autobus oraz odzież innych osób. Autobus trzeba było zjechać do Oddziału na mycie, poczęstowani rybką ludzie poczuł się nieco zdegrustowani.

Na Berlin to którą?

13 stycznia

Kierowca z linii 730 (brygady nie podajemy, nie jesteśmy tacy wredni) o świcie na Trakcie Brzeskim pomylił trasę linii. Zamiast jechać jezdnią lokalną, pojechał na Wschodnią obwodnicę Warszawy-S17, a następnie na autostradę A2. Brygada została włączona do ruchu od kranca Brzeziny przez operatora Centrali Ruchu.

Brawa dla operatora za czujność, inaczej pan kierowca mógłby się tak rozbujać, że dojechałby A2 pod Berlin...



Niepewne miny pasażerów linii 730 po usłyszeniu komunikatu: Następny przystanek: Aleksanderplatz

Jak tu jechać po Warszawie?

14 stycznia

Niektórzy pchają się na autostradę, inni – błędzą po stolicy. I tak późnym popołudniem Operator CR ujawnił nieuzasadnione warunkami na drodze opóźnienie na 7/187. W trakcie prowadzonych wyjaśnień okazało się, że kierowca MZA pomylił trasę – z Al. Armii Ludowej zapomniał zjechać w ul. Solec i pojechał prosto: most Łazienkowski – Al. Stanów Zjednoczonych – Ostrobramska – Grenadierów – Al. Stanów Zjednoczonych – most Łazienkowski i powrócił na trasę podstawową z 13-minutowym opóźnieniem. Z powodu wyprzedzenia przez kolejną brygadę, po dojechaniu na kraniec Stegny, brygada w porozumieniu z dyżurnym ZTM została skrócona.

Pomylił trasę, wałnął w słup

18 stycznia

Coś pisaliśmy o myleniu trasy, prawda? Ale kierowca z linii 517 (za niepodanie numeru brygady należą nam się podziękowania!) miał większego pecha. Jadąc ulicą Spisaka nie skręcił w lewo w ul. Kompanii AK „Kordian”, lecz pojechał prosto, następnie skręcił w ulicę Melcera-Szczawińskiego, Al. Bzów, Bodycha, Spisaka i w Kompanii AK „Kordian” do trasy podstawowej bez pominięcia przystanku. W trakcie pomylenia trasy podczas wykonywania manewru omijania nie zachował



Dowód numer 4.
Broń masowego rażenia pasażerów komunikacji miejskiej

wał bezpiecznego odstępu. Uderzył lewym tylnym bokiem autobusu w słup energetyczny.

Kierowco, pomocy!

19 stycznia

Brawa dla kierowcy 015/180. Na Sadybie zobaczył poranionego pieszego. Zaoferował się nim do przyjazdu karetki.

Biją naszego kierowcę!

20 stycznia

W biały dzień (była 13:43) na Jagiellońskiej, jakiś żul zaatakował kierowcę 11/509. Co było przyczyną tego ataku agresji, nie wiadomo.

Pomógł pieszemu

23 stycznia

Z samego rana kierowca 2/317 udzielał pierwszej pomocy pieszemu. Brawo, szacunek!

Będziem coś budować?

23 stycznia

Do 3/182 na Dworcu Zachodnim wsiadł dżentelmen z kratą zrobioną z prętów zbrojeniowych. Kierowca poprosił, aby wysiadł razem z tym swoim bagażem. Dżentelmen przestał być szarmanckim i zrobił kierowcy dużą awanturę. Wezwano Straż Miejską, w czasie oczeki-

wania na jej przyjazd pasażer z krętą opuścił autobus. Może poszedł po cię żarówkę i rozum do głowy?

Dama stacza się sama

23 stycznia

No co za wstyd, co za poruta i co za zły przykład dla dziatwy! Oto na przystanku na Dworcu Wschodnim, od strony Lubelskiej, leżała pewna dama. W pewnym momencie... dosłownie stoczyła się pod autobus linii 123, uniemożliwiając jego odjazd.

Wezwani strażnicy miejscy zajęli się usuwaniem nietypowej przeszkody i umożliwili odjazd brygady.

Udział pomocy przy Zachodnim

24 stycznia

Kierowca 66/717 nieco opóźnił kurs. Udział pomocy pieszemu przy Dworcu Zachodnim. Pozostał przy człowieku do przyjazdu służb. Brawo!

Na Natolinie zatrzasnął się w kabinie

24 stycznia

W nie lada tarapaty wpadł prowadzący wóz na linii 503. Wieczorem na Natolinie... zatrzasnął się w kabinie. Nie był w stanie otworzyć drzwi. Biedaka z opresji wyswobodziło pogotowie techniczne.

Uwaga, na przejściu są ludzie!

27 stycznia

Skręcający w prawo z Alej w Nowy Świat kierowca wozu linii 111 potrafił prawidłowo idącą, na swoim zielonym świetle, kobietę. Trafiła do szpitala.

Kto tu jest głupszy?

28 stycznia

Na Ciołka przy Newelskiej pies, przypominający owczarka niemieckiego, zaatakował autobus. Rzucił się na lewą bur-

tę 6/184, na wysokości przegubu. Po czym... wpadł pod autobus. Wydostał się spod wozu i pobiegł radośnie w kierunku... swojej właścicielki, która najwyraźniej nie wie, że zwierzęciem trzeba się opiekować. Piesek, być może, chciał autobusem podjechać, tylko nie wiedział, że drzwi są z prawej strony wozu. Może jest nieco głupi. Odnosimy jednak wrażenie, że jego pani – zdecydowanie bardziej.

I znowu potrącenie na pasach!

28 stycznia

Tym razem – w Piasecznie w rejonie Dworcowej/Nadarzyńskiej. Sprawca – kierowca z linii 709. Kobieta trafiła do szpitala. Pan kierowca stracił prawo jazdy. Wyczerpał bowiem limit punktów karnych...

Pomógł na Nowodworach...

3 lutego

Brawa dla kierowcy 7/518. Na Nowodworach udzielał pomocy choremu pieszemu.

...i w Dolinie Służewieckiej

3 lutego

Tutaj z kolei brawa dla kierowcy 7/402, który pomagał gasić płonące auto osobowe. Pożar spowodował jednak utrudniony przejazd i opóźnienia kilku brygad.

Ach, ta zima!

3 lutego

Zasypało, zawiało, zrobiło się ślisko i skutki takie oto: 01/733 uziemiony przed wiaduktem na wysokości przystanku Kostowiec 01 – zrobiła się tam ślizgawka. 063/711 – uziemiony w rejonie wiaduktu nad Trasą Bohaterów Bitwy Warszawskiej 1920 r. Z kolei kieru-

jący wozem linii 140 wpadł w poślizg i wyrąbał w słupki betonowe. W poślizg wpadł też kierujący z linii 717 w Piastowie – on z kolei zatrzymał się na metalowym ogrodzeniu.

Noc nie przyniosła poprawy sytuacji – na rondzie Lema utknął na śliskiej nawierzchni 1/N86. Z kolei N43 został uziemiony w alei Prymasa Tysiąclecia, zaś N83 ślizgał się w Dolinie Służewieckiej.

Nagazowany?

3 lutego

Wczesnym wieczorem jakiś łuj zaatakował gazem kierowcę 1/190, jadącego w stronę Marek. Była to zemsta za zwrócenie uwagi, by łuj nie utrudniał zamykania drugich drzwi.

Kierowca dojechał do CH Marki. Tam sprawy w swoje ręce wzięli pasażerowie, którzy obezwładnili bandziora. Przyjechała policja i zatrzymała agresora. Okazało się, że był pijany.



– Kochanie, to lecę, do zobaczenia wieczorem – Pan Bonifacy zawsze przestrzegał zasad bezpieczeństwa w miejscu pracy...

Joli Bord, czyli z francuskiego piękny brzeg, był inspiracją dla nadania nazwy terenom wyznaczającym dzisiejszą dzielnicę. Żoliborz jest miejscem niesamowicie urokliwym. Każdy znajdzie tu coś dla siebie.

Żoliborz to najmniejsza pod kątem powierzchni dzielnica Warszawy. Jest niesamowicie intrygująca. Z jednej strony leży w najbliższym sąsiedztwie Śródmieścia, podkreślając wielkomiejski charakter, a z drugiej znajdujemy tu zabudowę typową dla przedmieść lub małych miasteczek, o willowym, elitarnym pochodzeniu.

Cofnijmy się jednak nieco w czasie. Istniejąca do połowy XVII wieku wieś Polków została wchłonięta przez coraz mocniej rozwijające się Fawory. Istniały do końca powstania listopadowego i były miejscem, w którym chętnie osiedlała się arystokracja. Po upadku powstania na ich miejscu powstała słynna Cytadela, z której władza carska utrzymywała władzę wojskową nad Warszawą.

Żoliborz dołączył do Warszawy w 1916 roku, a rozkwit dzielnicy przypadł na dwudziestolecie międzywojenne, gdy po wycofaniu się Rosjan Cytadela przestała mieć strategiczne znaczenie. Tereny jej nieodległe zaczęto coraz szybciej adaptować na budownictwo mieszkaniowe.

Dwudziestolecie to też działalność Warszawskiej Wspólnoty Mieszkanio-

Żoliborz urokliwy

wej i dalsza rozbudowa Żoliborza. Mieścił się tu też największy w Warszawie przytułek dla bezdomnych. Mimo, że to właśnie de facto na Żoliborzu rozpoczęło się Powstanie Warszawskie, dzielnica zachowała się w bardzo dobrym stanie. Warto również dodać, że aż do 1994 roku do Żoliborza należały Bielany, które dopiero wtedy stały się oddzielną dzielnicą.

Na Żoliborzu znajduje się mieszana zabudowa, która jest znakiem rozpoznawczym tej dzielnicy. Dziś poznamy nie tylko modernistyczne rozwiązania mieszkaniowe, ale i prawdziwe perełki warszawskiej architektury, czyli Żoliborz Urzędniczy, Dziennikarski i Oficerski. Znajdują się tu też piękne parki, z Kępą Potocką na czele, miejscem chętnie



dokończenie artykułu na następnej stronie >>

odwiedzany przez mieszkańców dzielnicy i nie tylko.

Opowiedzmy sobie o Żoliborzu Urzędniczym. To stara kolonia, wypełniona w większości przepięknymi niskimi kamienicami o białej elewacji z charakterystyczną czerwoną dachówką. To elementy nawiązujące do małomiasteczkowego, dworskowego krajobrazu mieszkalnego ziem polskich przełomu XVIII i XIX wieku. Niektórzy mówią tu o prowincjonalnym klasycyzmie. Pięknie jest tutaj szczególnie jesienią, gdy złote liście idealnie współgrają z zabudową okolicy. Kolonia została wybudowana w latach 1922–26 dla urzędników ze stowarzyszenia Zaścianek Żoliborski. Projektem zajęło się czterech architektów: Gutt, Bojemski, Saski i Kontkiewicz.

Plac Henkla, swoją nazwę zawdzięcza jednemu z powstańców styczniowych Dionizemu Henklowi. Sam plac wyznaczony został w latach dwudziestych XX wieku, jednak uległ zniszczeniu w czasie wojny. Odbudowany w latach 50. Nawiązuje do przedwojennej formy, z charakterystycznymi spadzistymi dachami i małymi oknami. Jest też wyraźnie wyższy od willi i kamienic w okolicy.

Na Wieniawskiego zabudowa dworkowa stoi po obu stronach ulicy. Wszystkie domy są zbudowane z cegły, mają dachówki i bardzo ciekawy architektoniczny detal w postaci trójkątnych naczółków nad oknami. Mało kto na to zwraca uwagę, ale również roślinność posadzona wzdłuż ulicy nadaje jej wyjątkowego uroku. Rosnące tu drzewa, które widzimy to robinie akacjowe, nie które z nich zresztą stoją tu od czasu dwudziestolecia międzywojennego.

W tak pięknej okolicy wiele osób chciałoby zamieszkać. Zdecydował się na to w przeszłości między innymi Czesław Niemen. Byliśmy na Żoliborzu Urzędniczym, teraz czas na Dziennikarski.

Żoliborz po drugiej wojnie światowej stał się miejscem, które miało zaspokajać potrzeby mieszkaniowe różnych grup społecznych. W najmniejszej obecnie dzielnicy Warszawy osiedlali się zarówno robotnicy, urzędnicy, jak i przedstawiciele ówczesnej inteligencji. Na patronów tej części Żoliborza wybrano dziennikarzy. Zabudowa Żoliborza Dziennikarskiego była dość charakterystyczna. Większość stanowiły płaskie domy szeregowe lub w formie bliźniaków, z małymi oknami. Charakteryzował je pewien porządek wnętrz. Od strony ulic zazwyczaj umieszczano pomieszczenia użytkowe, natomiast pokoje z większych rozmiarów oknami wychodziły na ogródki umiejscowione za budynkiem.

Przedwojenni mieszkańcy Żoliborza Dziennikarskiego bardzo cenili sobie spokój i prywatność. Na rogu Dziennikarskiej i Tucholskiej jest pewne miejsce, które przeniesie nas na chwilę do dawnej stolicy, a jest to... widoczna za ogrodzeniem altanka śmietnikowa. To właśnie tu, pod nieistniejącym dziś adresem Dziennikarska 3, mieścił się słynny „Domeczek” Melchiora Wańkowicza, legendy polskiego dziennikarstwa, korespondenta wojennego przemierzającego szlak wraz z armią Andersa, autora między innymi słynnej „Bitwy o Monte Cassino”. „Domeczek” został opisany w powieści Wańkowicza „Ziele na kraterze”.

Oddajmy głos samemu Wańkowiczo-

wi, aby dowiedzieć się więcej o domu i jego okolicy: „Dom miał stać na pustkowiu szczerym, na dalszym Żoliborzu, gdzie nie dochodziły jeszcze linie tramwajowe i żadna kucharka nie chciała się godzić z braku sklepów i kościoła. Z jednej strony widać było burą Wisłę, ku której szły pustacie, drugiej przewiew majdanu, na którym miał stać park im. S. Żeromskiego, z trzeciej – pryzmy cegły, z której poczynano stawiać „szklane domy” pepeesowskiej kooperatywy, z czwartej wreszcie – beczałki wapna tam, kędy załęgła się owa dziennikarska kooperatywa. Dom wreszcie wypadł tak, że miał cztery poziomy: wysoka sułterena – dwa służbowe, kuchnia, pralnia, warzywnia, spiżarnia, kotłownia, łazienka i ubikacja. Parter – salon, biblioteka, jadalnia, hall. Pierwsze piętro – sypialny Mamy, sypialny Kinga, gabinet Kinga, hall, łazienka, ubikacja. Drugie piętro – pokój dzieci, pokój gościnny, hall. Dlatego tak wyszczególniam, że w dalszym opowiadaniu dom będzie żył razem z nami. Na każdym piętrze była woda zimna i gorąca, z kuchni szła winda kuchenna przez cztery poziomy: do jadalnego, Mamy pokoju i pokoju dzieci. Wszystkie pokoje były centralnie połączone telefonami”.

Opis przedstawiony w książce wydaje się dość imponujący jak na dom z czasów dwudziestolecia międzywojennego.

Zapraszam na spacer po tej niezwykłej dzielnicy, nie zawiedziecie się!

ŁUKASZ OSTOJA-KASPRZYCKI



Autozapis do PPK

Co warto wiedzieć?

Co 4 lata ponownie zapisujemy naszych pracowników do PPK.
Po raz pierwszy zrobimy to w marcu 2023 r.



Autozapis obejmie osoby:

- ✓ w wieku 18-54 lat,
- ✓ które złożyły deklarację rezygnacji i nigdy nie przystąpiły do PPK,
- ✓ które są uczestnikami PPK, ale zrezygnowały z kolejnych wpłat.

Co możesz zrobić?



Jeśli chcesz oszczędzać w PPK, **nic nie musisz robić**.
Automatycznie zapiszemy Cię do PPK lub wznowimy Twoje wpłaty.



Jeśli nie chcesz oszczędzać w PPK, **złóż deklarację rezygnacji w dziale kadr**. Zrób to w dniach 1-31 marca 2023 r.

Infolinia PPK Nationale-Nederlanden

801 20 30 40
22 522 71 24

**Chcesz dowiedzieć się
więcej o PPK?**

Zeskanuj kod QR lub
wejdź na www.nn.pl/PPK



Zamiłowanie do Warszawy mam we krwi

Z Łukaszem Ostoją-Kasprzyckim – varsavianistą, nominowanym do tytułu Warszawiak Roku w plebiscycie Warszawiaki 2022, rozmawia Beata Wiśniewska

Co Pana łączy z Warszawą?

Poza miejscem zamieszkania oczywiście, z Warszawą łączą mnie rodzinne historie, które zgłębiam cały czas, moja praca, czyli PoWarszawsku oraz codzienność, chociaż ostatnio staram się wyjeżdżać z Warszawy w każdej wolnej chwili po to, aby móc na nią patrzeć „świeżym” okiem.

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

Jasne, są to przede wszystkim miejsca zielone, jak Królikarnia, cudowne miejsce, które odwiedzać można również z psem, czy skwer AK Granat, gdzie uczyłem się jeździć na rowerze, a dziś prawie codziennie odwiedzam skwer z moim owczarkiem staroniemieckim o imieniu Moko (od Mokotowa oczywiście!)

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

W Warszawie podoba mi się mnóstwo rzeczy, mnogość restauracji, kawiarni i barów (każdy znajdzie coś dla siebie o każdej porze dnia i nocy), mnóstwo zieleni (jesteśmy w czołówce miast europejskich pod kątem liczby metrów kwadratowych zieleni przypadającej na jednego mieszkańca) oraz oczywiście historia, czasem wprost wypisana na kamienicach.

Do zmiany też jest sporo, ale podoba mi się kierunek, w którym stolica zmierza. Nie za bardzo rozumiem tych, którzy ciągle narzekają, ale dla nich mam świetną radę: po podróżywać po innych europejskich stolicach i zwrócić uwagę na to, na co narzekają w Warszawie, gwarantuję zmianę zdania :)

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

90% mojego poruszania się po mieście odbywa się za pomocą komunikacji miejskiej. Mieszkam przy metrze i przystankach, więc mam sytuację idealną. Autobusy wzbudzają we mnie szczególny sentyment, do tego stopnia duży, że ostatnio pojawił się u mnie tatuaż Ikarusa linii 174, właśnie

takim przez lata jeździłem na swoje dawne podwórko, odwiedzać babcię itd.

Może opowie nam Pan jakąś ciekawostkę na temat warszawskich autobusów, którą najbardziej Pan lubi.

Moją ulubioną jest ta dotycząca Somuy. Niesamowite jest to, że w czasach, gdy po Warszawie jeździły francuskie autobusy Somua, to właśnie na naszych ulicach można było doświadczyć najbogatszych wersji tych pojazdów na świecie! Mahoń, skóry, chromowane elementy, to był niesamowity luksus na kołach. No i ciekawostka taka, że kierowców musiało być dwóch, jeden „standardowy”, a drugi, który pomagał kręcić wielką kierownicą – wtedy przecież nie było wspomagania...

Od 2013 roku tworzy Pan projekt PoWarszawsku. Czym jest ta inicjatywa? Skąd pomysł na takie działania?

Zamiłowanie do Warszawy mam we krwi. Brat mojego Dziadka, czyli mój stryj, był jednym z najbardziej znanych varsavianistów. Jerzy Kasprzycki przez kilkadziesiąt lat pisał „Warszawskie pożegnania” do Życia Warszawy, a także napisał mnóstwo książek na temat stolicy. PoWarszawsku powstało w 2013 roku z chęci podzielenia się archiwalnymi zdjęciami z moimi znajomymi – i tak to się rozwinęło od kilku osób do 300 000 obserwujących na różnych platformach. PoWarszawsku to również audycja w radiu Kampus o szemranej Warszawie oraz spacer, które biją rekordy popularności. Na każdy taki spacer przychodzi 200–300 osób, co jest absolutnym rekordem. Najbardziej cieszy mnie to, że w czasach świata wirtualnego możemy spotkać się na żywo i porozmawiać o Warszawie.

W jaki sposób narodziła się w Panu tak wielka pasja do Warszawy? Czy kryje się za tym jakaś konkretna historia?

Wpłynęło na to przede wszystkim miejsce, w którym się wychowałem, czyli Mokotów. Chciałem wiedzieć skąd wzięły się nazwy ulic, skąd ślady po kulach na kamienicach i kim są ludzie upamiętnieni na tablicach. Zwykła, a może i niezwykła chęć wiedzy o tym, co mnie otacza.

Co najbardziej Pan lubi w swojej pracy? A może jest coś, czego Pan nie lubi?



Kocham w niej wszystko tak bardzo, że nie nazywam jej pracą :)

Jak najbardziej lubi Pan spędzać swój wolny czas?

Najchętniej gdzieś poza dużym miastem, w gronie najbliższych osób przy wyśmienitym jedzeniu i dobrym winie.

Jakie ma Pan plany na najbliższą przyszłość?

Kolejne audycje, kolejne spacerzy (będzie dużo niespodzianek) i sporo nowości, które dopiero się układają w mojej głowie, więc nie będę zdradzać. Na pewno będę o nich pisać we wszystkich social mediach PoWarszawsku, więc tam Was zapraszam!

Grule rzeczniika

Gwarowa nazwa pospolitego ziemniaka sugerowałaby danie góralskie. Ja jednak grula z nadzieniem zjadłem pierwszy raz w Szczecinie. Spróbowałem i od razu się zakochałem. To danie „typowo męskie”, na dodatek niezwykle proste do przygotowania i tanie. Grul z nadzieniem to tak naprawdę twórcze rozwinięcie ziemniaka z ogniska, którego smak zapewne wspomina wielu. Zaproponuję wam grulę z nadzieniem z boczku, chociaż ich rodzaje mogą być nieskończone w zależności od własnej inwencji twórczej.

Składniki:

- ~ 6-8 dużych ziemniaków
- ~ oliwa z oliwek
- ~ masło
- ~ boczek krojony w słupki – 300 g (mogą być też cztery kiełbasy śląskie)
- ~ 3-4 ogórki konserwowe
- ~ szczypiorek
- ~ sos czosnkowy (3 łyżki stołowe jogurtu naturalnego, łyżka majonezu, 2 ząbki czosnku lub dla leniwych czosnek w młynku, szczypta soli i pieprzu)
- ~ remulada (polecam Winiary)
- ~ sól, pieprz

*

Przygotowanie:

Nagrzij piekarnik do 200 °C (najlepiej grzanie górną i dolną grzałką). Umyj ziemniaki (nie obieraj!), wysmaruj oliwą i opakuj każdy osobno w folię aluminiową. Włóż ziemniaki do piekarnika na około 75 minut. W międzyczasie trzeba podsmażyć na patelni boczek, pokroić w kostkę ogórki oraz przygotować sos czosnkowy.

Ziemniak po wyjęciu z piekarnika obieramy z folii aluminiowej (tylko ten, którego jemy, żeby reszta nie wystygła) i nacinamy na krzyż. Ziemniak powinien być na tyle miękki, żeby rozgnieść go lekko widelcem. W środek rozgniecionego ziemniaka wkładamy nieco masła, a także solimy. Następnie nakładamy sos czosnkowy, boczek, ogórki, remuladę i szczypiorek.

Danie jest już gotowe. Jako nadzienie mogę polecić też twaróg z solą, pieprzem i czosnkiem, czy śledzie w śmietanie ze szczypiorkiem. Inne wersje niech podpowie Wam fantazja.



Same ziemniaki można upiec dzień wcześniej (lub przed zmianą), albo zjeść także dzień po. Ziemniak wytrzyma nawet bez lodówki.

ADSTAW



Wykreślanka MZA

Odnajdź słowa zawierające litery MZA (w tej kolejności). Słowa można wykreślać pionowo, poziomo i skośnie, zarówno od przodu jak i od tyłu. Litery mogą być użyte kilkakrotnie do kilku haseł (np. zarówno poziomo jak i pionowo). Z pozostałych 7 liter czytanych wierszami odgadnij hasło. Do rozlosowania mamy 10 nagród. Odpowiedzi przysyłajcie na adres:

malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

Jeśli zobaczysz siebie na liście nagrodzonych, skontaktuj się z nami :-)

A	T	A	Z	R	O	G	Ł	A	M
M	A	S	E	C	Z	K	A	M	A
A	K	Z	S	O	M	R	A	H	R
Z	A	S	M	U	Z	A	Z	M	S
O	M	U	S	Z	K	A	S	A	Z
N	Z	Z	Y	G	I	E	M	Z	A
K	L	A	K	Y	Z	U	M	E	Ł
A	I	R	E	Z	I	M	N	P	E
A	A	K	T	A	Z	C	M	A	K

- beksa (6)
- półwysep między morzami
- Ochockim i Beringa (9)
- rzeka w Brazylii (8)
- inaczej harmonia (9)
- 1 z 9 córek Zeusa (4)
- z ogórków na twarz (8)
- wyprawiona skóra kozia (6)
- skorupa małża (6)
- zamiast krawata (6)
- Piłsudski (9)
- ogórki ze śmietaną (7)
- łagodzi obyczaje (6)
- obrzęd religijny (4)
- autorka tej krzyżówki (10)

Historia na do widzenia czyli nie tęsknię za wiosną

Może była nijaka. Bo co to jest – zaledwie kilka dni z porządnym śniegiem, kilka – z dosyć silnym mrozem. Taka zima-niezima. No ale jednak była. I wypłoszyła z naszych ulic rowerzystów i hulajnogistów.

Teraz zaczyna się wiosna i ci państwo wrócą. I między innymi dlatego wcale nie tęsknię za wiosną. Wiele bym dał, żeby zima, nawet w wersji soft, trwała cały rok.

Żeby nie było – nie mam nic przeciwko rowerzystom. Też potrafię jeździć na rowerze, i gdy byłem młody, jeździłem. Ulice są dla wszystkich i jak będziemy się wzajemnie szanować, zmieścimy się wszyscy. Problem polega na tym, że wielu cyklistów ma za nic przepisy ruchu drogowego.

Zobaczcie, co się dzieje na ciągu Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat. Rowerzysta widzi autobus, który rusza z przystanku. Wyprzedza go. Chwilę później jest wyprzedzony przez kierowcę autobusu. Gdy autobus staje na kolejnym przystanku, rowerzysta dogania go i cała zabawa zaczyna się od nowa. Rowerzysta nie pomyśli, że widząc wyjeżdżający z zatoki autobus warto go puścić, zwolnić. Niektórzy cykliści jeżdżą jak zombi.

Jednak oczywiście nie wszyscy. Niektórzy uważają, że rower kupili po to, aby go pokazać pasażerom autobusu. No i wchodzą ze swoim jednośladem do pojazdu. Nieważ-

ne – tłok, nie tłok, szczyt nie szczyt. Mam rower i niech mnie zobaczą – zdają się mówić właściciele jednośladów.

Oczywiście dochodzi na tym tle do utarczek z kierowcami, bo nie wszyscy sądzą, że przewóz roweru autobusem to najlepsza forma rekreacji. Rowerzyści potem piszą skargi. Okres od końca marca do końca września to w dziale skarg takie nieustanne godziny szczytu. Dziennie potrafi przyjść i pięć skarg od rowerzystów.

Doskonale pamiętam dzień, gdy kupiłem swój pierwszy rower. Byłem wtedy w szóstej klasie podstawówki. Na rower, prosty jak budowa cepa, o nazwie, tak tak, „Ukraina”, odkładałem z kieszonkowego przez dwa lata! Rower to był kiedyś sprzęt marzeń! I nawet ten najprostszy, ten, co ja miałem, kosztował dużo. Na tyle dużo, że trzeba było na niego oszczędzać. I przygotować się do jego prowadzenia, zdać egzamin na kartę rowerową. Kto już miał swój wymarzony sprzęt, nie ryzykował niebezpiecznej jazdy. Po prostu wiedział, ile to kosztuje.

Teraz po prostu idzie się do sklepu i kupuje za w sumie niewielkie pieniądze, chińską tandetę. I jedzie. Bez żadnych egzaminów, bez przygotowania.

Może szkoda, że rowery są tak tanie.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Krzyżówka znajduje się na stronie 23 >>

LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 1/2023

Hasło: Szarlotka z budyniem

- | | | |
|-----------------------|------------------------|-----------------|
| 1. Sebastianstm6414 | 5. Kacper Szkiełko | 9. Jakub Lotek |
| 2. Monika Pawlak | 6. Tonąca w marzeniach | 10. Beata Rucka |
| 3. Anna Jasiurkowska | 7. Karolina Kocyc | |
| 4. Konrad Boruszewski | 8. Dariusz Goliszewski | |

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.