

KLAKSON

 mza

nr 3/2023 (157)
ISSN 2545 - 1316

Radosnych Świąt



Uczyliśmy się pomagać osobom z niepełnosprawnościami

Jak umiejętnie pomagać osobom niewidomym i słabowidzącym korzystającym z komunikacji publicznej? Jakie są potrzeby i możliwości osób z niepełnosprawnością ruchu? Odpowiedzi na te pytania zyskali nasi kierowcy podczas szkolenia organizowanego z udziałem Fundacji Integracja.



Miejskie Zakłady Autobusowe reprezentowała grupa 22 doświadczonych kierowców, tzw. „patronów”, którzy na co dzień doszkalają młodych kierowców rozpoczynających pracę w Spółce.

Przedstawiciele Fundacji Integracja opowiadali o swoich doświadczeniach z korzystania z komunikacji miejskiej, przekazali również wiele cennych wskazówek, które pomogą kierowcom odpowiednio reagować na widok pasażera z białą laską czy poruszającego się na wózku. Uczyli kierowców, w jaki sposób proponować pomoc i jak jej udzielać.

Aby jeszcze lepiej zrozumieć wyzwania, z jakimi mierzą się pasażerowie z niepełnosprawnościami ruchu, wzroku, słuchu, intelektualną czy z zaburzeniami mowy, kierowcy naszej Spółki w trakcie zajęć praktycznych korzystali ze sprzę-

tów takich jak: wózki aktywne, laski dla osób niewidomych, opaski na oczy oraz gogle symulujące wady wzroku. Osobiście doświadczali i ćwiczyli konkretne czynności wykonywane w najczęściej występujących sytuacjach podczas podróży osoby z niepełnosprawnością, jak np. przechylenie wózka podczas wprowadzania do pojazdu czy prowadzenie osoby niewidomej.

– Spotkałem się z bardzo dużą otwartością, empatią, z takim zwyczajnym ludzkim podejściem, które cenię sobie najbardziej. Kierowcy, którzy uczestniczyli w szkoleniu dodali mi dużo chęci do dalszego działania. Widzę w tym ogromny sens. Nie było to zwykłe szkolenie. Była wymiana myśli, doświadczeń, chęć do ćwiczeń i zdobywania wiedzy. To był dobry dzień dla nas wszystkich. Ja też sporo się nauczyłem – podsumo-

wał Łukasz Bednarski, trener Fundacji Integracja.

– Mieliliśmy kontakt z osobami z różnymi niepełnosprawnościami – ruchu, wzroku, słuchu, ale też sami mogliśmy zmierzyć się z tą problematyką, aby lepiej zrozumieć, jakie potrzeby i trudności ma osoba, która jest niewidoma czy ma problem z przemieszczaniem się – mówi Aleksander Choromański, dyspozytor, kierowca MZA.

– Jest to bardzo potrzebne i dobrze by było, aby ta wiedza była przekazywana dalej, szerszemu gronu – mówi Stefan Biernat, kierowca MZA.

To była dla wszystkich bardzo ważna i cenna lekcja. Kierowcy patroni przekazą pozyskaną wiedzę swoim podopiecznym, co wpłynie na komfort podróży pasażerów z niepełnosprawnościami.

OPR. ADSTAW

Klaudia Sosnowska najpopularniejszym sportowcem Warszawy – to wielki sukces koszykarskiej Polonii, ale także naszej Spółki. Miejskie Zakłady Autobusowe od lat wspierają dziewczyny z Konwiktorskiej promując rozgrywane przez nie mecze.

Klaudia Sosnowska urodziła się we Frankfurcie nad Menem, ale miłości do sportu nabrała w dzieciństwie na boisku w Parku Szcześliwickim. Od czterech lat jest też zawodniczką SKK Polonia Warszawa, z którym to klubem odnosi sukcesy krajowe i zagraniczne. Klub z Konwiktorskiej plasuje się w połowie stawki Energa Basket Ligi Kobiet, występował także w tegorocznej edycji Europejskiej Ligi Koszykówki Kobiet. Jest zresztą jednym z dwóch tylko stołecznych klubów koszykarskich (drugi to męski zespół Legii) występujących na najwyższym poziomie rozgrywek.

Duży udział w sukcesach koszykarskiej Polonii mają Miejskie Zakłady Autobusowe. Informacje umieszczane w systemie Halo Warszawo na ekranach

autobusów pomagają promować mecze rozgrywane przez Polonię.

Na dalszych stronach Klaksonu możecie przeczytać obszerny wywiad

z Klaudią Sosnowską, w którym opowiada o swojej koszykarskiej pasji oraz związkach z Warszawą.

ADSTAW

Klaudio

– gratulujemy!



*Słonecznych, radosnych, pełnych
nadziei Świąt Wielkiej Nocy,
odpoczynku i okazji do miłych
rodzinnych spotkań*

życzy
Zarząd Miejskich Zakładów Autobusowych



Szykują się duże utrudnienia w newralgicznym miejscu

Uwaga, rozbiorą Babkę!

Panowie! Spokojnie! Nie będzie żadnych bezczeństw. „Babka” zostanie rozebrana, ale nic podniecającego się nie będzie dziać. Zostaną z niej zdjęte nie ubrania, a asfalt, bo chodzi o popularne rondo, nazywane dawniej rondem Babka, a od ponad dekady rondem Zgrupowania AK „Radosław”.

– Ogłosiliśmy przetarg na remont – poinformował Zarząd Dróg Miejskich. Drogowcy planują wymianę asfaltu, remont drogi rowerowej i przystanku.

Rondo „Radosława” jest jednym najważniejszych skrzyżowań o ruchu okrężnym w całej Warszawie. Mieszkańcy oraz przyjezdni korzystają z niego niemal każdorazowo, chcąc dostać się na Żoliborz, Bielany, Pragę Północ, Bemowo czy Targówek. Tuż obok znajduje się też jedno z największych centrów handlowych, biurowce i lokale usługowe.

Ruch panuje ogromny, nic dziwnego zatem, że nawierzchnia nieco się „spruła”. Niczym nieustannie noszone ubranie lichej jakości.

„Lata intensywnej eksploatacji sprawiły, że stan infrastruktury drogowej zaczął się w pogarszać w szybkim tempie. Pro wizoryczne naprawy przestały zdawać egzamin, dlatego zdecydowaliśmy o przeprowadzeniu kapitalnego remontu” – przekazał oficjalnie i nieco urzędniczo ZDM.

Nowy asfalt z siatką

Plan zakłada wymianę nawierzchni na całym rondzie. Nowy asfalt ułożony zostanie również na wschodniej jezdni al. Jana Pawła II (od ulicy Stawki do ronda). Droga zostanie wzmocniona przy pomocy siatki szklano-węglowej.

„Ten rodzaj siatki stosuje się na ulicach o wysokim natężeniu ruchu – a taki właśnie jest na rondzie „Radosława”. Siatka szklano-węglowa doskonale radzi sobie z siłami powstającymi podczas częstego hamowania czy postoju. Jest również odporna na wysokie temperatury. Dzięki wykorzystaniu siatki szklano-węglowej jesteśmy w stanie znacząco wydłużyć żywotność nawierzchni jezdni. Dzięki szczególnie trwałej i sprężystej strukturze siatka może zapobiec powstawaniu spękań czy trwałych deformacji asfaltu” – wyjaśnili drogowcy.

I nowe chodniki

Wyremontowane zostaną też stare, wysłużone chodniki oraz drogi dla rowerów. Kostka brukowa na chodniku zostanie zastąpiona płytami betonowymi, a droga rowerowa zyska asfalt.

Wymienione zostaną też krawężniki. Na tym nie koniec – zyskają również pasażerowie transportu publicznego – wyremontowany zostanie przystanek autobusowy przy ulicy Stawki.

Drogowcy chcieliby jeszcze wiosną wybrać firmę, która podejmie się tej roboty. Jeżeli uda się wyłonić wykonawcę, to będzie on miał na wykonanie prac pięć miesięcy od momentu



??

A skąd się wzięła „Babka”?

Potoczna nazwa tego ronda wzięła się stąd, że gdy przebudowywano skrzyżowanie na rondo, drogowcy usypali górę piachu. Oł, taką babkę.

Nieoficjalna nazwa na początku XXI wieku została usankcjonowana. Niestety, nie przetrwała długo. Zmieniono ją i teraz rondo nazywa się Zgrupowania AK „Radość”. Pokraczna, przydługa nazwa nie mogła wpaść warszawiakom w ucho i mówi się, że to rondo Radość. Nie, żaden Radość nie patronuje temu rondu.

Fot. Adrian Grycuk, <https://pl.wikipedia.org/>
CC BY-SA 3.0 pl

podpisanie umowy – czyli przed zimą „Babka” powinna być jak nowa.

Miesiące utrudnień

Nie ma jednak nic za darmo. Remont jezdni spowoduje objazdy i korki. Jak bę-

dzie wyglądała organizacja ruchu i jakie będzie etapowanie prac – jeszcze nie wiadomo. Wykonawca będzie to musiał uzgodnić z ZDM i policją. Nawet jednak zamknięcie choć jednego pasa spowoduje spore problemy.

Gdy więc wybije „godzina zero”, lepiej nie pchać się w aleję Jana Pawła II czy w stronę mostu Gdańskiego. Korków nie da się bowiem uniknąć. Za to po liftingu „Babka” będzie jak nowa.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

Moja przygoda z koszykówką zaczęła się w Warszawie

Z Klaudią Sosnowską, najpopularniejszym sportowcem 2022 roku, rozmawia Beata Wiśniewska

Co Panią łączy z Warszawą?

Urodziłam się we Frankfurcie nad Menem, natomiast gdy miałam 8 lat wróciliśmy z rodzicami do Warszawy i przez większość mojego nastoletniego życia tu się wychowywałam. Dopiero w wieku 16 lat poszłam do Szkoły Mistrzostwa Sportowego w Łomiankach. Następnie kilka lat grałam w koszykówkę w kilku różnych miastach. Do Warszawy wróciłam 5 lat temu i od tamtego czasu właśnie tu układam swoje życie.

Co istotne, moja przygoda z koszykówką zaczęła się właśnie w Warszawie. Jako nastolatka chodziłam do Parku Szcześliwickiego i tam grałam z kolegami w tzw. street-ball'a. Właśnie wtedy zakochałam się w koszykówce. W późniejszym okresie rodzice zapisali mnie na pierwsze treningi do warszawskiego klubu. Moim pierwszym trenerem był Remigiusz Koć. I wówczas tak naprawdę zaczęła się cała moja przygoda z koszykówką.

Czy ma Pani ulubione miejsce w Warszawie?

Mam to szczęście, że generalnie swoje dzieciństwo bardzo dobrze wspominam. Dużo czasu spędziłam we wspomnianym już Parku Szcześliwickim i do tej pory uwielbiam to miejsce.

Aktualnie mieszkam i pracuję na Mokotowie, tu toczy się większość mojego codziennego życia. Bardzo dobrze mi się tu mieszka i wszystko, czego potrzebuję mam na wyciągnięcie ręki. Jeśli mam wolniejszy czas i nie jadę na trening czy na mecz, to nawet nie czuję tego, że mieszkam w tak wielkim mieście, bo wszędzie mogę dotrzeć pieszo i sprawnie poruszać się.

Latem bardzo często i chętnie spotykam się ze znajomymi i spędzamy czas nad Wisłą, spacerując wzdłuż bulwarów wiślanych.

Czy jest coś, co się Pani szczególnie podoba w stolicy?

A może jest też coś, co bardzo chciałaby Pani zmienić?

Najważniejsze jest dla mnie to, że część mojej rodziny i przyjaciele są tutaj. Mimo tych wszystkich moich podróży, bo ponad 10 lat podróżowałam i spędzałam dużo czasu



w wielu miastach polskich, ale też europejskich, to zawsze wiedziałam, że na stałe chcę osiedlić się właśnie w Warszawie. Tutaj dobrze się czuję – i co najważniejsze – tu są moi bliscy.

Warszawa przez ostatnie lata bardzo się rozwinęła. Jest dużo ścieżek rowerowych, parków i terenów zieleni, które



są bardzo zadbane. A co bym chciała zmienić? Żeby było mniej korków :)

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

Ze względu na mój tryb życia dużo czasu spędzam w samochodzie, natomiast wspomnienia oczywiście mam. W wieku nastoletnim mieszkałam na Ochocie, a chodziłam do gimnazjum na Żoliborzu, więc często poruszałam się zarówno autobusami, jak i tramwajami. Kiedyś jadąc rano do szkoły zasnęłam w autobusie i obudziłam się do-



piero na pętli, ale myślę, że każdy z nas ma na swoim koncie podobną historię. Była to dla mnie wówczas wielka przygoda, bo nie wiedziałam, gdzie się znalazłam i choć teraz wspominając tę historię mocno się z tego śmieję, to wtedy jako nastolatka byłam przerażona i oczywiście mocno spóźniona do szkoły.

To, co jest wyjątkowo dobre, to duża liczba buspasów, dzięki którym jazda autobusem nie wiąże się z traumą stania w korkach. Dlatego, jeśli się spieszymy, to czasem lepiej skorzystać z komunikacji miejskiej, bo zdecydowanie

szybciej możemy dostać się do celu omijając korki, niż jeździć samochodem.

Mój klub współpracuje od dawna z Miejskimi Zakładami Autobusowymi i chcę podkreślić, że jesteśmy bardzo wdzięczni sponsorom i partnerom, bo dzięki tej współpracy możemy występować w najwyższej klasie rozgrywkowej. Dlatego kieruję podziękowania, bo gdyby nie Państwa zaangażowanie w nasz klub, to nie ma pewności, czy moglibyśmy grać zarówno w ekstraklasie, czy występować w turniejach w lidze europejskiej, więc dziękuję :)



Przejdźmy do tematu koszykówki. Co Pani najbardziej lubi w tej dyscyplinie? A może jest coś, czego Pani nie lubi?

Cieężko mi odpowiedzieć na to pytanie, bo gram zarówno w koszykówkę 5 na 5, jak i 3x3, natomiast miłość do tego sportu jest jedna, co często powtarzam. Lubię, że w obu konkurencjach jest to gra kosz za kosz, jest efektownie i po prostu pięknie. Jestem osobą, która uwielbia rywalizację, ale też pracę w grupie. W zespole 5 na 5 jest nas 12 dziewczyn, plus oczywiście sztab trenerski oraz cała otoczka klubu. Bardzo cenię sobie to, że jesteśmy taką jedną, kolejną rodziną. A koszykówka 3x3 jest to styl, w którym zaczęłam grając z kolegami w Parku Szcześliwickim, więc jest to dla mnie taki powrót do korzeni.

Bardzo nie lubię przegrywać. I to jest kwestia, z którą uczę się sobie radzić w zasadzie od początku, jak tylko zaczęłam grać. Jednak, jak to w sporcie, ale i w codziennym życiu, czasem są duże sukcesy, a czasem porażki.

Miniony rok był z całą pewnością dla Pani bardzo udany. Złamała Pani barierę 1000 punktów w polskiej ekstraklasie i wraz z reprezentacją Polski sięgnęła po historyczny brązowy medal mistrzostw Europy. Opowie nam Pani o tym kilka słów?

Mówimy tu o dwóch konkurencjach, bo bariera 1000 punktów została złamana w koszykówce 5x5 i przyznam szczerze, że podchodzę do tego osiągnięcia bardzo spokojnie zważając, że zajęło mi to aż tyle czasu. Jeśli chodzi o medal na Mistrzostwach Europy w koszykówce 3x3 – zaczęłam grać w koszykówkę 3x3 około 4 lata temu. Na mistrzostwach grałyśmy w grupie 4 dziewczyn, natomiast zaczynało około 20 zawodniczek i do tego czasu tak to wyglądało, że na obozy i zawody jeździliśmy większą ekipą, aż w końcu nasza trenerka wybrała 4-osobowy skład. Od 4 lat trenowaliśmy, aby osiągnąć

sukces na arenie międzynarodowej i podczas wydarzenia rangi mistrzowskiej, więc ten medal, to jest takie zwieńczenie tych 4 lat ciężkiej pracy. Była wielka radość, jednocześnie też ulga, a teraz w konsekwencji jest ogromna chęć do osiągnięcia jeszcze więcej. Ten medal jest ogromną motywacją i takim potwierdzeniem, że możemy, ale też pragniemy więcej osiągnąć. Chcemy dążyć do zdobywania jak najwyższych lokat na kolejnych imprezach mistrzowskich.

Została Pani najpopularniejszym sportowcem Warszawy – co oznacza dla Pani ten tytuł?

Była to taka moja pierwsza nagroda, którą zdobyłam dzięki współpracy całej naszej drużyny i medalu, który wspólnie zdobyłyśmy na Mistrzostwach Europy. Jestem szczęśliwa z tego powodu, ale jednocześnie czuję się niezręcznie, bo muszę przyznać, że gdyby nie moje koleżanki z drużyny, to ja bym nic tak spektakularnego nie osiągnęła ani w koszykówce 5x5 czy 3x3. Jest to dla mnie duże wyróżnienie i jest mi ogromnie miło. Wszystkim, którzy na mnie głosowali serdecznie dziękuję i mogę obiecać, że dalej będę ciężko pracować nad swoimi umiejętnościami, żeby też wspierać cały zespół, abyśmy mogli osiągać jak najwyższe cele.

Jak najbardziej lubi Pani spędzać wolny czas?

To jest bardzo dobre pytanie, bo w moim życiu jest bardzo mało czasu wolnego. Pracuję zarówno w korporacji i gram zawodowo w koszykówkę 5x5, a w wakacje w 3x3, więc ten czas jest znikomy. Natomiast, jak już wspomniałam, mam w Warszawie większość swoich bliskich, więc każdą wolną chwilę staram się spędzać z nimi. Latem najczęściej są to wspólne spacer, rozmowy, a zimą odkrywanie smaków w warszawskich restauracjach.

Dodatkowo moi przyjaciele już mają rodziny, więc szukamy miejsc przyjaznych dla dzieci – dużo czasu spędzamy w parkach i innych terenach zieleni, ale też w różnych parkach rozrywki.

Jakie ma Pani plany na przyszłość?

Przed nami sezon 3x3, który będzie bardzo intensywny, ponieważ będziemy zbierać punkty rankingowe, które będą się liczyć na kolejny rok. Już w kwietniu zaczynamy przygotowania do sezonu, który będzie długi, ale mam nadzieję pełny sukcesów. Do tego czasu mam przestrzeń, żeby skupić się na sobie, dodatkowo planuję krótki urlop.

Panie, co ja tu robię? I od czego jestem?

Był czas, gdy w komunikacji pracowali ludzie ponad dwustu zawodów! Niektóre odeszły do lamusa, pojawiły się inne.



Czy zastanawialiście się kiedyś, ile zawodów, bez których nie mogłaby normalnie funkcjonować warszawska komunikacja, odeszło już w niepamięć? Np. czym zajmował się, dzisiaj już niemal egzotycznie brzmiący: portier, powielaczowy albo goniec?

Kto dziś pamięta ludwisarza (odlewał dzwonki do tramwajów), powroźnika

(skręcał liny), czy stajennego (zajmował się końmi, oczywiście w erze tramwajów konnych).

Kilkadziesiąt lat później, gdy na ulice wkroczyły mechaniczne konie w postaci autobusów, kilkadziesiąt niezbędnych dla komunikacji miejskiej zawodów odeszło w niepamięć. Pojawiły się inne, ale i one za jakiś czas również zaniknęły.

Część zmieniła swoje nazwy. I tak np. szofer stał się prowadzącym pojazd (kierowcą), naczelnik stacji został kierownikiem zakładu, zajezdni itd. Trochę szkoda tych starych nazw, bo niejednokrotnie miały one swój splendor, rangę, powagę.

Trzech adremistów

Pod koniec lat 60. rejestry, taryfikatory zawodów, stanowisk w MZK zawierały w grupie pracowników fizycznych ponad 160 pozycji. Doliczając jeszcze podobne spisy dla pracowników umysłowych – ok. 70, (w sumie ponad 230), to naprawdę niewielu potrafiło w firmie powiedzieć dokładnie, kto czym się zajmował i co do niego należało.

Np. taki adremista, których w firmie pracowało trzech. Nawet dzisiaj trudno znaleźć w słownikach, co ów profesjonalista wykonywał, czym się zajmował. Dopiero we włoskim słowniku można znaleźć informację, że zajmował się m.in. wykonywaniem metalowych tabliczek informacyjnych w tzw. chemigrafii¹. W wolnych chwilach był zecerem, grawerem. Ich prace – czarno-białe, metalowe tabliczki można było spotkać w Jelczach Mex, Berlietach – najczęściej informujących o dopuszczalnej liczbie pasażerów.

¹ Chemigrafia [gr.], cynkografia, fototypia, fotochemigrafia – technika wykonywania form drukowych do drukowania wypukłego z twardymi (nieelastycznymi) elementami drukowymi; formy drukowe, zw. też kliszami, wytwarza się na płytach chemigraficznych (z metalu lub tworzywa sztucznego) metodami fotochemicznymi albo w wyniku grawerowania elektronicznego.

Powielaczowy na bani

Ciekawą pracę wykonywali powielaczowi i wyświetlacze. Pierwsi na specjalnych maszynach zwanych powielaczami drukowali tysiące odbitek różnych ważnych poleceń służbowych, zarządzeń czy druków, np. do wydania butów służbowych z magazynu odzieżowego.

Drudzy wyświetlali na maszynach „wyświetlarkach” kopie rysunków, pism wykonanych na kalkach technicznych. Jedni i drudzy mieli ciężką i wyczerpującą pracę i, jako jedna z grup pracowników wychodzących do domu po ośmiogodzinnym dniu pracy, przechodziła przez portiernię chwiejnym wskazującym na spożycie krokiem. Nikt nie kazał im dmuchać w alkomat, bo w swojej pracy używali do druku skażonego fioletowego alkoholu (denaturat). Po ośmiu godzinach pracy w oparach trudno było zachować trzeźwość.

Zapach denaturatu wydobywał się nie tylko z pomieszczeń drukarni, powielarni. Często używali go lakiernicy do odtłuszczenia powierzchni, elektrycy do odtłuszczania styków przed lutowaniem, czy mechanicy jako tzw. dolewkę do paliwa zimowego, aby wytrącić wodę z oleju napędowego. Dzisiaj zapewne nikt nie uwierzy, ale MZK w skali miesiąca zużywało ponad 5 tys. litrów denaturatu w skali miesiąca, a na stanie inwentarzowym pojazdów technicznych była nawet specjalna cysterna do przewozu tylko skażonego alkoholu.

Czuje, liczące oko obserwatora

Ciekawą i odpowiedzialną pracę miał „obserwator ruchu”, których np. w 1969 roku było 23. Ich zadaniem było w wybranych punktach miasta liczenie pojazdów, zapisywanie numerów linii i... liczby pasażerów w nich, a raczej zapewnienia wnętrza w tzw. procentowych wskaźnikach obciążenia pojazdów. Warszawa przodowała w nich względem innych miast wykazując notorycznie najwyższy – 220 procent. Taki wynik wskazywał, że wszystkie z przewidzianych (dodatkowych) 16 miejsc na stopniach wagonu, autobusu są zajęte. Tramwaj, autobus z popularnymi „winogronami” dostawał 220. Zebrane przez obserwatorów dane „obrabiał” potem Dział Studiów Ruchu obliczając tzw. potoki pasażerskie na określonych trasach i frekwencję². Te znowu służyły planistom tras do obłożenia nimi wozów i ustawiania rozkładów jazdy.

Obok ogromnej grupy pełnoprawnych, kwalifikowanych kierowców, których w 1969 roku było ponad 1800, była skromna, bo licząca ponad 40 osób gromadka – kandydatów na kierowców, którzy nabywali prawa do nazywania siebie szofera-



kiem po trzech miesiącach pracy za fajera. Jeszcze mniejszym, dysponującym 23 duszami zastępem, byli kierowcy-piloci. Niekoniecznie, jak nazwa wskazuje, dwuzawodowcy z licencjami na prowadzenie autobusów i samolotów. Ich zadaniem było przeprowadzanie autobusów po zajezdni, m.in. przez myjnię, OC, tankowanie czy na kanał. Ustawiali także wozy na placu postojowym³. W wolnych chwilach, a tych nie było wiele, zamieniali się w mechaników. Była to trudna i odpowiedzialna praca i niosła za sobą ogromną liczbę kar finansowych za uszkodzenia wozów, o które było nietrudno przy przepełnionych parkingach. Kierowca-pilot mógł prowadzić autobus tylko na terenie zajezdni. Za bramę mógł wyprowadzić wóz tylko umundurowany kwalifikowany kierowca.

Bez młota to... nie robota

W 1969 roku w MZK pracowało aż 38 kowali z papierami. Oczywiście najwięcej pracy mieli przy remontach tramwajów, ale i autobusy dopieszczeni młotkami, kowadełkami. Najczęściej ich resorowe, piórowe zawieszenie, które na kostkowych, brukowych nawierzchniach nie wytrzymywało swoich zalecanych przez producenta norm. Co prawda pod koniec lat 60. wlewał się szerokim strumieniem do miasta asfalt na ulice, ale przedmieścia i dotykające centrum dzielnice długo na niego czekały. Bywały dni, że z powodu uszkodzenia resorów do zajezdni potrafiło zjechać nawet 10-20 wozów dziennie. Było zatem co robić.

Dzisiejsze naprawy, serwis codzienny autobusów jest o wiele łatwiejszy i mniej pracochłonny. Wiele elementów wymienia się dosłownie jak przysłowiowe klocki Lego. Nie potrzeba już wielu często wysoko kwalifikowanych rzemieślników, jak np.: nawijaczy silników, cewek, uzwojeń, itp., których było

² Tygodnik Stolica nr 4 ze stycznia 1955 roku, art. „Jak skasować winogrona”

³ Wewnętrzna instrukcja BHP dla kierowcy pilota w MZK z 1974 roku

w firmie ponad 40. Armii murarzy, betoniarzy, brukarzy, dekarzy i im podobnych zawodów budowlanych, która liczyła ponad 200 osób. Liczącego ponad 300 osobników płci obojga – legionu portierów, wartowników straży przemysłowej, dozorców, którymi komenderowali dowódcy wart podlegający bezpośrednio samemu głównemu komendantowi formacji ochrony MZK. Umundurowanej i uzbrojonej w prawdziwą broń palną. Wartą, ze względu na swoją szeroką działalność, osobnego spisania.

Zapewne wielu nie uwierzy, ale spośród licznych etatów w 1969 roku były m. in. gotowaczki napojów (14) – przeszkolone panie, które nie tylko potrafiły zagotować wodę, ale i zaparzyć pyszną kawę, herbatę – nawet z podaniem do biurka. Kobiety pracowały jako telefonistki, sekretarki, kelnerki, bufetowe, konduktorki, informatorki, recepcjonistki. Dzisiaj to już zapomniane profesje, które znajdowały zatrudnienie i miały swój wkład w prawidłowe funkcjonowanie stołecznej komunikacji. Na wielu odcinkach, w latach 60., ich praca była wręcz niezastąpiona, jak choćby telefonistek łączących rozmowy telefoniczne.

Szum motorów i tętent koni

Innym zawodem na etacie w MZA jeszcze w 1970 r. był – trudno uwierzyć – woźnica. Czy na stanie MZK były wówczas konie i wóz? Tego historycy komunikacji miejskiej jeszcze nie ustalili, ale badania trwają.

Tamte zawody, etaty, profesje przeszły już do historii. Zapewne niedługo trudno będzie także znaleźć opis stanowiska – gotowacz napojów, podobnie jak adremista, ługownik, palacz kotłowy, i sięgać trzeba będzie do obcojęzycznych słowników.

Świat się zmienia, mocno prze do przodu. Jedne zawody, stanowiska znikają bezpowrotnie, a na ich miejsce pojawiają się nowe, jak np. informatyk, programista, elektronik czy całe mnóstwo głównych, starszych i szeregowych inspektorów ds. paliwa, ogumienia, różnych gospodarek itd. Te nowe, współczesne określenia stanowisk nie mają jednak takiego uroku jak dawny pan naczelnik, pisarz stacyjny, garażowy, obrzędna itd.

Dlatego warto czasami spojrzeć wstecz i z lekkim uśmiechem zastanowić się nad historią komunikacji tworzoną przez różnych mniej lub więcej zacnych profesjonalistów.

WIWO





Plotki starej ciotki

Czy nie odnosicie wrażenia, że niektórzy nasi wspaniali pasażerowie są, delikatnie mówiąc, mocno roszczeniowi? Otóż ja takie wrażenie odnoszę, bo ucha i oka nadstawiam. I powiem Wam, że zimą bardzo często się zdarzało, że pasażerowie chcieli zwrotu pieniędzy za bilet. Bo autobus się spóźnił, bo nie przyjechał, bo był tak zatłoczony, że ja śniepaństwo się pomieścić nie mogli.

Niektórzy żądali zwrotu nie tylko za bilet jednorazowy, ale wręcz sieciowy! I pisali tak: ponieważ spóźniłam/spóźniłem się do pracy o 20 minut, w ramach rekompensaty należy mi się zwrot za bilet 30-dniowy.

Z poprzedniego mojego felietonu wiecie, że ja już posunięta w latach jestem, rocznik 1966.

Wiecie też, że warszawianka ze mnie taka, jak z kontrabas fortepian. Przyjechałam na Mazowsze z Podhala, z Kościeliska, oj dawno to było, za młodości, więc już prawie się warszawianką stałam.

Ale wiecie co? W życiu bym nie żądała pieniędzy za spóźnienie autobusu! Też zdarza mi się czekać, bo nogi jeszcze sprawne i do roboty, a w krawiectwie robię, chodzić trzeba. Ale to przecież nie honor tak żebrać, tak nachalnie domagać się pieniędzy.

Nie rozumiem tych ludzi: czy oni myślą, że nasi kierowcy złośliwie się opóź-

niają? Śpią sobie po zajezdniach? Kawę piją?

Ja wiem, jaka to ciężka robota, bo mój pierwszy mąż też w transporcie robił, on mleko woził starami, jeszcze za komunizmu, ja młodo za mąż wysłam.

Opowiadał mi, ile to trzeba się było nabiedzić, aby w silny mróz ciężarówkę odpalić.

I pamiętam, jak się jeździło autobusami po Warszawie za końcowej komuny. – Autobus jak przyjedzie, to będzie – tak się mówiło. Wiadomo było, że jak zima, to, jako rzekła pewna pani minister, musi być zimno, bo i taki klimat mamy.

Powiedziałam już, że z Kościeliska jestem? No to wiecie, że jak u nas śniegiem przywaliło, to czasem i dwa-trzy dni, a nie dwie godziny, autobusu nie było! Do Zakopanego to się z buta szło, jak mocno pofujało. Zima to zima jest i kropka. Nie poradzisz. Tak żyjesz, tak masz.

Warszawiacy sobie nie zdają sprawy, jak mają dobrze – tyle autobusów, tyle tramwajów, zawsze się jakoś wydostaniesz.

W Tatrach jest inaczej. Busy jeżdżą wtedy, gdy są chętni do jazdy. Oj, jak mi się śmiać chce, gdy widzę jak cepry, to znaczy nasi turyści, patrzą na rozkłady jazdy. Oj, panie, to tak tu nie działa. Dajmy na to chcesz jechać rano do Wierch Porońca i tam sobie podejść na Rusinową Polanę. No piękne miejsce, cudownym! Polecam z całego ciotkowskiego serducha!

Jedziesz busem kierunek Morskie Oko. Rusinową Polanę oblatujesz raz-dwa i chcesz wrócić do Zakopanego. Oj, kochany, nie wrócisz! Busów nie ma!

Te, co pojechały na Morskie Oko, stoją tam do wczesnego popołudnia, gdy ludzie z Morskiego będą wracać. Wtedy ich potrafi jechać dziesięć, jeden za drugim. Z Wierch Porońca do Zakopanego, a to jest z 15 km, do wczesnego popołudnia nie dojedziesz niczym. Bo im się nie opłaca jechać dla jednego czy dwóch pasażerów. Wolą stać na Morskim.

No więc o czym to ja gadałam? No o tych ludziach co żebrzą o kasę, bo czekali pół godziny na autobus.

A jedź ty, jeden z drugim, na Wierch Poroniec! A niech ci tam tyłek zmarznie przez pół dnia to zobaczysz, jak masz w Warszawie dobrze.

STARA CIOTKA



Rzuć wszystko i... chodź na kije!

Magda Bielecka to kierowczyni z Kleszczowej, która porzuciła ciężarówkę na rzecz miejskiego autobusu. Jednak siedzący tryb życia nie był dla niej, dlatego zaczęła trenować nordic walking. Zaczęło się od niewinnych spacerów, a teraz ma w planach przejść aż stukilometrową trasę! Poznaj jej historię i #zainspiruj się!

Od jak dawna pracujesz jako kierowczyni w MZA?

Kierowcą zawodowym jestem od sześciu lat, a w MZA pracuję od maja 2022 roku. Wcześniej były ciężarówki.

Skąd pomysł, żeby zasiąść za kółkiem autobusu?

Od dziewiątego roku życia wiedziałam, że będę kierowcą. Wtedy w domu pojawiła się kierownica do komputera i gra Hard Truck II i... przepadłam. Rodzice chcieli ukierunkować mnie w jakąś bardziej „kobiecą” stronę, ale się nie udało ;) Po próbach odnalezienia się w wielu zupełnie różnych zawodach i tak w końcu trafiłam za kierownicę ciężarówki. Mam wszystkie kategorie prawa jazdy a każdy egzamin zdałam za pierwszym razem. 4,5 roku jeździłam na trasach międzynarodowych po całej Europie w podwójnej obsadzie z mężem. To były szalone lata! Jednego dnia mieliśmy załadunek w śnieżnej Norwegii a za trzy dni rozładunek w temperaturze 35 °C nad Gibraltarem. W tej pracy odwiedziłam 22 kraje, a wolne dni spędziłam w ponad 700 różnych miejscowościach. W końcu stwierdziliśmy, że czas przestać mieszkać w ciężarówce i zapadła decyzja o zmianie pracy. Ja zdecydowałam, że chcę dalej być kierowcą i spróbuję jazdy autobusem. Tak trafiłam do MZA. Początek był trudny, bo od razu zdałam sobie sprawę z tego, jak bardzo odzwyczaiłam się przez ostatnie lata od kontaktu z ludźmi. Teraz już przywykłam, mam swoje ulubione linie, a jazda moją 18-metrową gąsienicą daje mi dużą satysfakcję.

Praca kierowcy to praca siedząca, ale Ty masz na to sposób...

Tak, uwielbiam chodzić. A jak chodzić, to z kijami. Czyli nordic walking. Nie było tak zawsze, bo dopiero po roku pracy za kółkiem zdałam sobie sprawę, jak ważny dla ciała i ducha jest regularny ruch. Bolały mnie plecy i stawy, nogi puchły, miałam problemy ze snem i czułam się ciągle zmęczona. Starłam się dużo chodzić, jednak problemy z bólami pleców i stawów nie zniknęły. Trafiłam na artykuły o nordic walking w internecie. Obejrzałam kilka filmów na YouTube, wzięłam kijki trekkingowe i poszłam do lasu. Nagrałam się telefonem, żeby zobaczyć jak chodzę. To był dramat. To w ogóle nie wyglądało jak na tych filmach. Spróbowałam jeszcze kilka razy, ale nie było dobrych efektów. Zaczęłam szukać instruktora w okolicy i tak trafiłam na grupowe zajęcia finansowane przez urząd dzielnicy. Tam świetna instruktorka Sylwia pokazała mi technikę i różnice pomiędzy kijami trekkingowymi a kijami do nordic walking. Z tymi moimi nie miałam szans zrobić tego z odpowiednią techniką. Wypożyczyłam profesjonalne kije od instruktorki i już na pierwszych zajęciach załapałam o co chodzi. Kupiłam własne i uzależniłam się od nordic walkingu. Po kilku miesiącach instruktorka namówiła mnie na udział w zawodach. Zająłam czwarte miejsce! To mnie utwierdziło, że to jest sport dla mnie i chcę nie tylko chodzić rekreacyjnie, ale też trenować do startów.

Od jak dawna trenujesz nordic walking?

Od dwóch lat.

Jaki był najdłuższy dystans jaki pokonałaś, jakie zamierzasz pokonać?

Do tej pory moim najdłuższym dystansem był maraton – 42,2 km. Na tym dystansie obecnie głównie trenuję, ponieważ 15 kwietnia biorę udział w Mistrzostwach Polski W Maratonie Nordic Walking w Białym Borze. W majówkę biorę udział w imprezie Ultra Stilo 3, gdzie będę starała się przejść 100 km w 24 godziny w malowniczej okolicy la-



tarni morskiej w Stilo. Ten rok to też podwójne Mistrzostwa Europy w półmaratonie (21,1 km) w lipcu i wrześniu.

Czy technika nordic walking jest trudna do opanowania?

Nie. Jest wręcz bardzo prosta i naturalna. Wystarczy 2-3 godziny, żeby ją opanować. Całe piękno nordic walkingu tkwi w tym, że każdy może to robić, a efekty zdrowotne są niesamowite. Szczególnie dla nas, kierowców, marsz z kijami ma zbawienny wpływ na niwelowanie skutków siedzącego trybu pracy i stresu.

Jakieś rady dla początkujących?

Nie uczyć się techniki samemu ani z filmów z internetu. Najlepiej dołączyć do grupy trenującej w najbliższej dziel-



nicy, gdzie instruktor pokaże i nauczy. Można też umówić się na indywidualne zajęcia, gdzie będąc sam na sam z instruktorem można opanować technikę już w ciągu jednych zajęć. Potem zostaje już tylko praktyka, czyli chodzić, chodzić i jeszcze więcej chodzić :) Jedni wolą chodzić z grupą – spotykać się, rozmawiać podczas marszu, a po wspólnych zajęciach udać się na ciacho do kawiarni. Inni wolą medytować podczas chodzenia i wybierają samotny marsz. Są zwolennicy rywalizacji i ostro trenują do udziału w zawodach. Jest jeszcze grupa ludzi, którzy chcą to dobro nordic walkingu przekazywać innym i zarażać tym sportem i aktywnym stylem życia, dlatego zostają instruktorami. Ja należę do każdej z tych grup :)

Ona się przewraca, on jej pomaga

7 lutego

Na Inżynierskiej 06 z 5/162 wysiadała pasażerka. Coś jednak poszło nie tak, przewróciła się na chodnik. Pierwszej pomocy udzielił jej kierowca. Brawo, szacunek!



– Nic nie poradzę, że mi słoma z butów wystaje...

Słomiana awantura

10 lutego

Niemal w samo południe do 2/124 weszli podróżni z wózkiem wyładowanym... słomą. Kierowca poprosił, by wyszli – autobus to nie obora. Panowie, w słowach, których nie wolno nam zacytować, powiedzieli kierowcy, by się od nich odcepił. Koniec końców wyszli.

Buzią na glebę

10 lutego

Na jadący 3/165 na metrze Wilanowska wpadł chłopiec. Kierowca nie miał żadnych szans ominąć dzieciaka. Ten przewrócił się i rozharatał sobie górną wargę. I tak dobrze, że na tym się skończyło...

Dał mu szkołę

10 lutego

Oj, nie popisał się nasz kolega z linii 116 (brygady nie podajemy – należy nam się za to duża kawa!). Na placu Inwalidów nie wyhamował i wyrznął w tył samochodu nauki jazdy.

Na szczęście skończyło się na strachu.

Kursant dostał lekcję gratis: lekcję, jak nie należy prowadzić pojazdu.

On ją w łokieć, ona – wszystko ok!

14 lutego

Na Wólczyńskiej przy cmentarzu jest przejście dla pieszych. Na tym przejściu ok. 18:00 stała bardzo odporna pani. Rozejrzała się, czy może przejść, no ale nie udało się. Została uderzona w łokieć przez kierowcę z linii 116. Zdenerwowanej kierowcy oświadczyła, że... nic jej nie jest. I sobie poszła.

I znowu autobusem w pieszego!

14 lutego

Nie do uwierzenia, ale tego samego dnia inny kierowca – z linii 127 – też potrafił pieszego! Do tego groźnego zdarzenia doszło na Zajęcej/Dobrej. Kierowca autobusu skręcał w prawo. Pieszy był na przejściu.

I też nie do uwierzenia, ale ten pieszy także oświadczył, że nic mu nie jest i sobie poszedł!

Panowie kierowcy: rozumiem, że dwa razy Opatrzność nad wami czuwała. Ale trzeci raz Pan Bóg może się wkurzyć i dojdzie do nieszczęścia. Pamiętajcie, że pieszy na pasach jest święty! Choćby według was było inaczej.

Lusterkiem w wiatę

15 lutego

Na przystanku Pogodna 01 stoi wiatka. Jeszcze stoi. Niemal w samo południe ude-

rzył w nią lusterkiem kierowca z linii 502. Wiatka ten wypadek zniosła dzielnie. Można powiedzieć – w sumie drobiazg, dobrze, że nie uderzył w pieszego...

Bądź tu dobry, człowieku...

15 lutego

Kierowca z linii 504 na przystanku Uniwersytet Medyczny 02 pomagał wyjść z autobusu pasażerowi na wózkach. Nagle poczuł przeszywający ból kręgosłupa. Tak mocny, że trzeba było wezwać karetkę. Kierowca trafił do szpitala. Życzymy zdrowia!

Na Orlej wywinęła orła

16 lutego

Pewna dama bardzo chciała zdążyć do 2/702 na przystanku Orla. Biegła i, nomen omen, wywinęła orła, doznając urazu nogi. Odmówiła jednak wezwania karetki.



Z cyklu „Co pasażer mieć powinien?” prezentujemy niezbędny śmieciowy numer katalogowy N43

A w koszyku śmieci pełno...

17 lutego

Do N43 na placu Narutowicza wsiadł pan w kryzysie bezdomności z wielkim koszem... ale nie, niestety nie kwiatów. Śmieci. Pan nie chciał opuścić pojazdu,

uczynił to dopiero gdy przyjechali instruktorzy. Brygada straciła 19 minut.

Jechał „na bombach”

17 lutego

Z opóźnieniem, za to w asyście policyjnego radiowozu, przemierzał miasto Piastów w stronę Warszawy kierowca z linii N85. A dlaczego tak? Ano dlatego, że w kursie do Piastowa jakaś żuleria, której kierowca zwrócił uwagę, by nie chlali piwa, obiecała, że spuści mu łomot na kursie powrotnym do Warszawy. Kierowca nie zlekceważył tych pogroźek. W Piastowie powiadomił policję, powiedział, co się stało i w asyście radiowozu wracał.

Kierowco, pomocy!

17 lutego

Brawa dla kierowcy 5/189. Pomógł mężczyźnie, który na Sadybie przewrócił się i doznał na szczęście niegroźnych obrażeń.

Gasił pożar auta

17 lutego

Chwalimy także kierowcę 4/162. Widząc płonące auto, chwycił gaśnicę i pomógł w akcji ratowniczej.

Dostał kablem

18 lutego

Przed świtem świsnęło na Ostródzkiej. Wiatr zerwał przewód telekomunikacyjny, który uderzył w 6/120.

Co za wydmuchowo!

18 lutego

Nie tylko na Ostródzkiej świstało. Na placu Unii wiatr rzucił na jezdnię plastikowe wygrozdzenia. Na Trasie Łazienkowskiej w rejonie placu na Rozdrożu też fruwały plastikowe płotki. Jeden z nich zdzielił 6/523. W tym samym rejonie na jezdnię zwała się duża podświetlana zaporę ze znakiem drogowym.

Wjechał w nią kierowca z linii 138. Pracownik wykazał się odpowiedzialnością – usunął przeszkodę z jezdni.

Jechał ułan, jechał...

21 lutego

Na przystanku Ułańska w tył autobusu linii 173 wjechał autobus linii 147. I to wjechał z istic ułańską fantazją, bo uszkodzenia pojazdu były znaczne.

Za wąską bramą?

21 lutego

Kierujący z linii 180 wyjeżdżał z Włociańskiej. I... uderzył w filar bramy wyjazdowej.

Rozumiemy, że można uderzyć w coś manewrując w ciasnej uliczce. Ale żeby wałnąć w bramę? Nie honor, panowie...

Kocioł na Chełmżyńskiej

22 lutego

Gorzej być już nie mogło. W popołudniowym szczycie zepsuł się pociąg Kolei Mazowieckich, blokując przejazd ul. Chełmżyńskiej. Zanim kolejarze usunęły zawalidrogę, minęły dwie godziny! Niektórych brygad wycofać się nie dało – np. brygada 9/145 zaliczyła 123 minuty opóźnienia, inne skierowano objazdami. Pasażerowie z Ząbek czy Rembertowa oczywiście nie posiadali się z radości, nie mogąc się doczekać autobusu.

Zastanawiamy się, ile czasu, ile lat jeszcze minie, zanim kolej zbuduje w tym miejscu wiadukt?

Kierowca jak przychodnia

25 lutego

Do kierowcy 5/523 na Olszynie przyjechał człowiek „z ulicy” i powiedział, że bardzo źle się czuje. Kierowca nie pozostał nieczuły. Do przybycia pogotowia opiekował się chorym. Szacunek!

Pomógł rannym

26 lutego

Bardzo chwalimy też kierowcę 1/N45, który widząc kraksę pojazdów obcych na Obozowej przy Deotymy nie przejechał obojętnie, tylko udzielał pomocy poranionym w wypadku osobom.

Pomógł leżącemu

26 lutego

Z samego rana kierujący 4/126 zaopiekował się leżącym na przystanku Cementownia 01, człowiekiem. Począł na karetkę, dopiero wtedy odjechał. Brawo!

To jestem ja, z volvo!

26 lutego

Halo, halo, czy czyta nas właściciel volvo, które uniemożliwiło przejazd ul. Mołdawska? Jeśli czyta, to mamy złotą radę: kochaniutki, naucz się złotko parkować, a dopiero potem wsiadaj w wyprawioną brykę.

Leżał na poboczu

27 lutego

W środku nocy, na poboczu alei Krakowskiej przy alei Hrabskiej leżał mężczyzna. I być może by tej nocy nie przeżył, gdyby nie czujność i empatia kierowcy 209/N88. Kierujący zatrzymał autobus, pozostał przy człowieku do przyjazdu służb. Brawo!

Rzucony na autobus

28 lutego

Mrożące krew w żyłach sceny rozegrały się z samego rana na przystanku Instruktorska 01. Gdy zatrzymał się 5/183, kierowca osobówki postanowił ominąć autobus. Nie zauważył biegnącego przez jezdnię przechodnia. Uderzył w niego, a człowiek, z odbicia, uderzył jeszcze w autobus.

Pokaż mi swoją czapkę, a powiem ci, **kim jesteś**

W historii warszawskich autobusów i związanych z nią epizodów ubrań służbowych ujętych w karby poważnej nauki mundurologii, zawsze poważne miejsce zajmowało formalne, zgodne z regulaminem nakrycie głowy. Mające konweniować z resztą ubioru i być reprezentacyjne. Choć dla wtajemniczonych było czymś więcej.

Ukryte informacje w czapce?

Swego czasu, nawet niezbyt odległego, służbowa czapka odgrywała niezmiernie ważną rolę. Była nie tylko nakryciem głowy chroniącym przed zimnem, deszczem, ale przede wszystkim spełniała rolę informacyjną o przynależności do konkretnej grupy zawodowej, w tym przypadku pracowników komunikacji miejskiej. Zajmowanym stanowisku i jego hierarchii czy przepracowanych latach. Nieformalnie, jej stan zużycia, fantazyjnie wyginane brzegi górnego denka (tzw. korony) w różne strony oznajmiało często ukryte, ale jasne dla wtajemniczonych współpracowników, dodatkowe dane o właścicielu. Może, to zabrzmie dziwnie, ale np. stosunek osobisty do wykonywanej pracy, stan ducha czy czasami nawet przekonania światopoglądowe. Jednym słowem – czapka, to był

pewien zbiór cennych oficjalnych i półoficjalnych informacji, których część zawierała się w jej budowie, kształcie, użytych materiałach, wykończeniu itd.

Od czako do **maciejówki**

Czapki pierwszych konduktorów, stangretów, woźniców swoim wyglądem upodobały się do popularnych w XIX wieku, nie tylko w kręgach wojskowych, kaszkietów typu „czako”. Podobnych nieco do dzisiejszych, modnych skórzanych „konfederatek”. Zasadniczo wykonane były z tkanin wełnianych podobnych do filcu. Czasami filc zastępowano szewiorem. Daszki wykonane były najczęściej z grubej, niewyprawianej skóry. W wersji luksusowej obszywanej lnem.

Charakterystyczna, nieco podobna do dzisiejszych „maciejówek” czapka służbowa pojawiła się na głowach trambusiarzy po wielu bojach i dyskusjach w początkach lat 20. XX wieku. Choć początkowo znawcy mundurologii wojskowej proponowali, aby „maciejówkę”, która kojarzyła się im z wiejskim, plebejskim nakryciem głowy, zastąpić rogatywką, jako najbardziej polską. Ostatecznie jednak, niekończące się spory, czy ma to być rogatywka krakowska, wielkopolska czy kielecka zadecydowały, że wygrała „maciejówka”. Nie był to jednak bój ostatni, gdyż nad ostatecznym, niepowtarzalnym i tylko warszawskim kształtem czapek dla trambusiarzy dumali do połowy lat 30. znawcy mundurologii, kapelusznicy a nawet modystki. Te ostatnie dobierały materiały i kolory biz, otoków, wstęg, lamówek, potników, czyli elementów składowych i wykończeniowych nakrycia głowy. Wszak czapka miała być reprezentacyjna.

Duma warszawskich trambusiarzy

Itak oto w drugiej połowie lat 30. powstało niemal arcydzieło kapelusznictwa, czapkarstwa. Prawdziwie warszawskie, nie-



rys. Waldemar Kasza 2021



rys. Waldemar Kasza 2021

powtarzalne, wręcz zastrzeżone tylko dla trambusiarzy. To nic, że długa, twarzowa „łopata” (daszek) był jakby zapożyczony z angielskich czapek oficerskich, a kolorowe sznury trącały wojskową niemczyzną. Najważniejsze, że była ona tylko warszawska, co podkreślały nie tylko kolory lamówek, ale i umieszczona na otoku zdobna Syrenka.

Jako że powstaniu nowego wzoru dopinguwali najbardziej autobusiarze, to pierwsze egzemplarze nowego kaszketu trafiły do kierowców z zajezdni przy Inżynierskiej. Te bardziej strojne,

mieniające się złotem, oczywiście otrzymał nadzór: naczelnik stacji, naczelnik wydziału itd.

Wraz z pojawieniem się nowego modelu wprowadzono sztywną hierarchię sznurów, kolorów otoków, sposobów ich noszenia. Powstał swoisty „czapkowy regulamin”, który wskazywał, co, kiedy i dlaczego wolno, a co nie jest wskazane. I tak czerwony kolor otoku był zastrzeżony dla kierownictwa, nadzoru ruchu, kontrolerów. Czarny mieli tylko kierowcy, a granatowy był przeznaczony dla konduktorów. Wprowadzono tak-

że trzy kolory sznurów nad daszkiem. Czwartym była plecionka żółto-czerwona, żółto-czarna lub żółto-granatowa, którą mogli nosić na czapkach tylko pracownicy o ponad 20-letnim stażu pracy w autobusach czy tramwajach. Sznury były cienkie, luźno leżące nad daszkiem lub plecione. Kolejnym stopniem były grube sznury.

Ich tęgość oznaczała lata pracy, zajmowane stanowisko, zależność lub zwierzchnictwo. Najwyższą „półką” były czapki z ze złotymi lub srebrnymi galonami na daszku. Te pierwsze, podwójne miał tylko dyrektor, Gł. Inżynier, Gł. Księgowy. Te pojedyncze ich zastępcy, a srebrne były przydzielone naczelnikom wydziałów, zajezdni, warsztatów.

Niestety 1939 rok przerwał kolejne przydziały nowych czapek dla konduktorów, warsztatowców nie tylko autobusowych, ale i tramwajowych.

W czasie II wojny światowej niemiecki zarząd tramwajów warszawskich próbował wprowadzić i jakby kontynuować tradycję mundurową, ale w oparciu o swoje wzory. W sumie skończyło się jednak tylko na uszyciu czapek dla ścisłego kierownictwa firmy i kilku niemieckich sekretarek.

Powrót do korzeni?

Po drugiej wojnie światowej nie powrócono do wzoru czapki z lat 30., jako sanacyjnego, a sięgnięto po wzór z początku lat 20., czyli „maciejówki”, którą nieco zmodyfikowano. Choć nie od razu, gdyż na początku lat 50., w ramach ujednolicenia przepisów i ubrań służbowych dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Polsce, narzucono jeden wzór czapki. Nie tylko identyczny, jak wojskowy, ale i... używany np. przez służby więzienne. Trudno dzisiaj dociec, czy był to jeden z powodów, że warszawscy trambusiarze moc-

dokończenie artykułu na następnej stronie >>

no zaprotestowali i zażądali „maciejówek”. Winnych „buntu” ukarano i – chciał nie chciał – zgodzono się na inny od ogólnopolskiego wzór, ale tylko dlatego, że nawiązywał do tradycji... rewolucyjnych z 1917 roku. Co prawda, wtedy obowiązywał nieco inny wzór, ale to już szczegół, który nie był istotny dla ówczesnych historyków mundurów – mundurologów komunikacji miejskiej.

Na początku lat 50. obok męskiej czapki wprowadzono dla pań furażerki (o ich trudnej historii można przeczytać w Klaksonie nr 9 (131) z września 2020 r.).

Męska, lekko modyfikowana przez lata, w swym zasadniczym kształcie dotrwała do pierwszej po II wojnie światowej „rewolucji” mundurowej pod koniec lat 60. Damska, nawet twarzowa furażerka, przepadła w wirze historii i ustąpiła miejsca beretom. Wprawdzie były próby przywrócenia jej do łask, ale skończyły się niepowodzeniem.

„Maciejówka” model 1967 zasadniczo w kształtach nie różnił się od poprzedniego z lat 50., ale przywrócił do łask sznury, galony na daszku i ich hierarchię podobną do tej z połowy lat 30. Tym samym czapka na nowo odzyskała swój splendor i stała się dla wielu trambusiarzy prawdziwym powodem do dumy. Sporo z nich do dziś jest skrzętnie przechowywanych w wielopokoleniowych domach trambusiarzy niczym relikwie.

Niestety, w latach 80., w ramach koniecznych oszczędno-

ści, a i pewnych niezrozumiałych animozji opartych na nieznajomości historii i tradycji mundurowych warszawskich tramwajarzy i autobusarzy, odszedł do lamusa.

Lekki powiew historii

Dzisiaj dawny powód do dumy zapewne już nie powróci, choć pewna forma, jakby kontynuacji tradycji i historii czapek jest podtrzymywana przez Nadzór Ruchu w MZA. Podobnie jak w Tramwajach, ale nie są to już te prawdziwie, dawne, tylko dla warszawskich trambusiarzy zastrzeżone wzory. Bardzo podobne można zobaczyć na głowach ludzi z Nadzoru Ruchu w Poznaniu, Katowicach i innych miastach. Najczęściej różnią się tylko logo firmy na otoku czy koronie. Trochę szkoda, ale być może ktoś, kiedyś sięgnie do źródeł i...

A więcej o fascynującej historii trambusowych ubrań na przestrzeni ostatnich ponad 150 lat można przeczytać w książce „Trambusowa mundurologia” mego skromnego autorstwa. Wystarczy wpisać w przeglądarce Google tytuł, a resztę pokaże znany internetowy wujek.

WIWO



ZOSTAŃ CZŁONKIEM CHÓRU SURMA

Surma to sto lat tradycji i związków
z warszawskimi autobusami.
Surma to występy w kraju i za granicą.

Repertuar od patriotycznego do rozrywkowego,
od świeckiego do sakralnego.

Nie musisz mieć doświadczenia!
Nie musisz być pracownikiem MZA!

Wymagamy jedynie poczucia humoru,
otwartości i odrobiny słuchu.



Próby w sali konferencyjnej
zajezdni „Ostrobramska”:
wtorek 17.00-19.00
czwartek 16.45-18.45

Żur, żurek

Święta Wielkanocne to czas na specjalne potrawy, które przygotowuje się w okresie przesilenia wiosennego. Typowa – i przepyszna! – dla polskiej kuchni w tym czasie zupa to żur. Jeśli zrobi się ją zgodnie z regułami, będzie bardzo sytnym daniem. Żur powinien być na dobrym, żytnim zakwasie, gęsty, aromatyczny.



Składniki:

- ~ 1,5 l wywaru lub wody
- ~ 4 liście laurowe
- ~ 6 ziaren ziela angielskiego
- ~ 1 łyżeczka majeranku
- ~ 400 g kiełbasy białej surowej
- ~ 150 g boczku wędzonego
- ~ 1 cebula
- ~ 4 ząbki czosnku
- ~ 3-4 ziemniaki
- ~ 300-500 ml zakwasu na żur (w zależności od kwaśności)
- ~ 1-2 łyżki chrzanu
- ~ 125 ml śmietanki 30%
- ~ 2 łyżki oleju roślinnego, np. rzepakowego
- ~ sól, pieprz czarny
- ~ jajka na twardo do podania

*

Sposób przygotowania:

Białą kiełbasę nakłuj widelcem lub wykałaczką, aby nie popękała podczas obróbki termicznej. Ugotuj ją w wywarze lub wodzie z liśćmi laurowymi, zielem angielskim (rozdrobnionym wcześniej w moździerzu) oraz odkrojoną skórką z boczku (doda ładny wędzony aromat). Płyn powinien delikatnie „pyrkać”. Po ok. 20 min. wyjmij kiełbasę i odłóż ją na bok do wystudzenia.

Na patelni rozgrzej olej i podsmaż boczek pokrojony w słupki. Kiedy mięso się zrumieni, dodaj cebulę pokrojoną w kostkę. Pod koniec smażenia dodaj posiekany czosnek i majeranek. Smaż jeszcze 1 minutę na małym ogniu.

Ostudzoną kiełbasę pokrój w plastry lub kostkę.

Do gotującego się wywaru dodaj podsmażoną zawartość

patelni, pokrojoną kiełbasę oraz ziemniaki pokrojone w kostkę.

Po ok 15 min., gdy ziemniaki będą miękkie, dodaj ok. 300 ml zakwasu. Jeśli chcesz mieć bardziej kwaśną zupę – dolej go więcej. Dodaj chrzan i śmietankę. Podgrzej żur, ale już nie gotuj. Serwuj z jajkiem na twardo.

Smacznego!

IKOS



Wiosenne sudoku

Łamigłówka polega na wypełnieniu diagramu w taki sposób, aby w każdym wierszu, w każdej kolumnie i w każdym dziewięciopółowym kwadracie 3x3 znalazły się cyfry od 1 do 9.

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

	3	7	4	8			5	9
		9	6			3		
	2		5			7		
2	9							
	4			6	7			5
				3			6	2
9	6					2		8
		1	3	2	9	5		
5					6			3

Nagrody zostaną rozlosowane wśród 10 osób, które w rozwiązaniu odgadną, jaka cyferka znajduje się na żółtym polu. Powodzenia!

Odpowiedzi proszę nadsyłać na adres:

malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

Historia na do widzenia, czyli człowiek z dwiema głowami

Widziałem go tylko przez chwilę. Szedł korytarzem Centrum Onkologii. Nasze spojrzenia zetknęły się może na dwie sekundy, ale zapamiętałem tego człowieka na całe życie. Miał dwie głowy. To znaczy na głowie urósł mu guz wielkości niedużego arbuza.

Ile mógł mieć lat? Wyglądał na maksymalnie 25. Niewysoki, przeraźliwie chudy, łysy. Może dlatego ten potworny guz wydawał się jeszcze większy.

Zajmuję się w naszej Spółce skargami. Ileż tam nie-szczęść! Przyspieszenia o jedną minutę, opóźnienia o pięć, ochlapania wodą z kałuży, swary z kierującym, przycięcie drzwiami, niezaczekanie na dobiegającego pasażera, w autobusie ziąb lub za gorąco – no, cały taki miszmasz, cały przekrój pasażerskich dramatów.

Nie lekceważymy żadnego sygnału, żadnej informacji, że stało się coś złego. Wyjaśniamy wszystko do końca. Pasażer jest naszym chlebodawcą. Zależy nam, by nasi klienci byli zadowoleni.

A jednak czasami coś się we mnie buntuje. Czasami stawiam sobie pytanie: czy rzeczywiście dramatem jest, że autobus spóźni się pięć minut? Czy spóźnienie do pracy, choć oczywiście niemiłe, to koniec świata? Gdzie postawić granicę między tym, co ważne, a co mniej istotne?

Człowieka z dwiema głowami widziałem w marcu 2019 roku. Czasami o nim myślę. Jakie miał plany na życie? Jakie marzenia? I co spowodowało, jaka złośliwość losu, że tak potwornie zaatakował go nowotwór?

Czy w chwili, gdy nasze spojrzenia na chwilę się zetknęły, szedł właśnie na badania? A może z nich już wracał? I z jaką diagnozą?

Przecież nie wypadało zapytać: stary, co ci jest? Czasami jest mi głupio, że może o ułamek sekundy za długo na niego patrzyłem.

Dramaty. Dla jednych dramatem jest to, że w autobusie panuje niemiłosierny ścisk, inni pewnie wiele by dali, by jeszcze kiedyś, kiedykolwiek pojechać autobusem, pójść do parku, żyć...

Czasami mam ochotę powiedzieć naszym skarżącym: wsiądźcie do autobusu. Wsiądźcie przy Centrum Onkologii. Nie bójcie się. Wejdźcie. Przecież wy jesteście zdrowi! Wy na pewno wyjdziecie! A nie każdy, kto tam trafia, wyjdzie...

Ale może zobaczycie tego chłopaka. Może wciąż ma nadzieję na życie.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 2/2023

Hasło: **MASZYNA**

- | | | |
|------------------------|--------------------|----------------------|
| 1. Dominik Tomaszewski | 5. Krzysztof Laudy | 9. Artur Jeżewski |
| 2. Anna Karczyk | 6. Paulina Kubrak | 10. Marcin Berdowski |
| 3. Katarzyna Kucharuk | 7. Patrycja Stańko | |
| 4. Magdalena Makowska | 8. Damian Rodak | |

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.