

KLAKSON

 mza

nr 4/2023 (158)
ISSN 2545 - 1316



Nasz najnowszy zabytek

Odkurzacz jak nowy

To były pierwsze niskopodłogowe przegubowce w Warszawie, które na ulicach pojawiły się w 1997 roku. Teraz jeden z nich, po gruntownej rewitalizacji na „Stalowej”, znów będzie woził pasażerów. Jelcz M181M, zwany pieszczotliwie „odkurzaczem”, zadebiutuje jako zabytek podczas tegorocznej Nocy Muzeów.

efekt remontu, wykonanego przez pracowników oddziału „Stalowa”, pod nadzorem kierownika Antoniego Mrocza, robi duże wrażenie. Dwudziestoczteroletni autobus wygląda, jakby dopiero opuścił fabrykę w Jelczu-Laskowicach. Wymieniono bowiem poszycie zewnętrzne i wewnętrzne, siedzenia otrzymały nową tapicerkę, uzupełniono brakujące oświetlenie, przywrócono też oryginalne malowanie pojazdu.

Po zakończeniu prac autobus o numerze 6971 (oryginalnie 7971) został zarejestrowany jako pojazd zabytkowy. W tej roli pierwszy raz powiezie pasażerów w czasie Nocy Muzeów.

Jelcz M181M z 1999 roku jest kolejnym zabytkowym autobusem zrewitalizowanym w Miejskich Zakładach Autobusowych. W ostatnim czasie była to Somua SIX oraz MAN NG313, a obecnie w rękach specjalistów ze Stalowej jest Neoplan N40-20 o numerze 6960 (z roku 1999). W kolejce do remontu czekają z kolei: jeden z trzech pierwszych Solarisów Urbino 15 wyprodukowany jeszcze w roku 1999, a także przegubowy



Ikarus (6941) z ostatniej serii tych pojazdów dostarczonej do Warszawy.

Kolejną prawdziwą perłą kolekcji zabytkowych autobusów MZA będzie Chevrolet 183 EFD z roku 1938. Przed wojną dostarczono w sumie 60 tych pojazdów, co sprawia, że był to najliczniejszy wówczas typ taboru. Podwozia Chevroletów produkowano w warszawskim koncernie Lilpop, Rau i Loewenstein, a nadwozia – w Zakładach Bielany.

Nasz Chevrolet wojnę i czas powojenny, przetrwał w postaci podwozia. Dzięki pomocy specjalistów z firmy Abcar Oldtimers (uczestniczyli także w rewitalizacji autobusu Somua) nadwozie zostanie odtworzone wraz z pełnym wyposażeniem. Osoby, które posiadają jakiegokolwiek zdjęcia Chevroleta (zwłaszcza zaś jego wnętrza), prosimy o kontakt z redakcją.

ADSTAW

Mamy dwóch członków rady

Wojciech Popiołek i Waldemar Słupecki zwycięzcami wyborów do Rady Nadzorczej Miejskich Zakładów Autobusowych. Przedstawiciele pracowników zostali wybrani na trzyletnią kadencję.

Rada Nadzorcza naszej Spółki liczy sześciu członków, z czego czterech reprezentuje właściciela (jest nim Prezydent miasta stołecznego Warszawy), a dwóch to przedstawiciele załogi wybrani w bezpośrednim głosowaniu przez pracowników. Dotychczas w radzie reprezentowali nas Piotr Mańczyk i Wojciech Popiołek. Głosami pracowników Wojciech Popiołek został wybrany na drugą kadencję, natomiast Piotra Mańczyka zastąpił Waldemar Słupecki.

W wyborach wydano 1816 kart do głosowania, a liczbę głosów ważnych komisja wyborcza obliczyła na 1780. Zwycięzcy w sposób wyraźny pokonali pozostałych kandydatów: Bogdana Bucholca, Sławomira Rogalę, Radosława Pachockiego, Jarosława Kiczyńskiego, Joannę Polimeni oraz Marka Ziembickiego.

ADSTAW

Było gorąco i mokro

Pod koniec marca na zajezdni R-3 „Ostrobramska” Dział Bezpieczeństwa zorganizował ćwiczenia przeciwpożarowe. Pracownicy zaplecza technicznego mieli okazję przetestować procedury i podjąć akcję przed pojawieniem się wsparcia ze Szkoły Głównej Służby Pożarniczej.



Testy miały na celu zgranie współdziałania w przypadku pożaru autobusu stojącego na placu postojowym. Zadaniem zaplecza było podjęcie pierwszych kroków zgodnie z Zarządzeniem nr 12/2022 z 18.10.2022 r.

Dym zaczął wydobywać się z tylnej części pojazdu o godzinie 11:00. Gdy tylko Mistrz OC dostał informację o płonącym autobusie, niezwłocznie zebrał pracowników i wybiegł na plac

postojowy. Okazało się, że ogniem zajęła się część autobusu elektrycznego – w związku z tym natychmiast wyłączono główny wyłącznik ładowarek elektrycznych. Pracownicy zostali podzieleni na grupy i przydzielono im zadania. Rozwój pożaru był na tyle duży, że nie dało się wyjechać pojazdem. Pierwsza z brygad bojowych miała odstawić autobusy sąsiadujące (po 2 z każdej strony). Druga zaś rozpoczęła gaszenie pożaru wszystkimi dostępnymi metodami. Akcję gaśniczą koordynował Mistrz zmianowy. Odstawienie autobusów przebiegło bardzo sprawnie, a bezzwłoczne przystąpienie do gaszenia pojazdu spowodowało powstrzymanie rozprzestrzeniania się ognia. Następnie na terenie zajezdni pojawiły się trzy zastępy straży pożarnej, które przejęły akcję. Dzięki szybkiej reakcji naszych pracowników i pomocy służb udało się powstrzymać zdarzenie, które w swoich skutkach mogło przynieść katastrofalny rozmiar.

Jednocześnie Dział Bezpieczeństwa przypomina, że każdy pracownik Spółki jest zobligowany do podjęcia w miarę możliwości akcji gaśniczej.

ANIE

Noc Muzeów na R-1

Zbliża się jedna z największych atrakcji sezonu – Noc Muzeów AD 2023. Tradycyjnie, oprócz zwiedzania muzeów, jednym z ważniejszych wydarzeń będzie wielka parada autobusów i tramwajów, którą poprowadzi 90-letnia Somua. Po raz kolejny zaprosimy też do zwiedzania zajezdni – tym razem będzie to oddział R-1 „Woronicza”

Noc Muzeów to coroczne, wielkie święto kultury. W zeszłym roku w Warszawie wzięło w nim udział 230 tysięcy osób – około 15 procent wszystkich mieszkańców stolicy. Nie mały udział miała w tym nasza zajezdnia „Stalowa”, którą odwiedziło około pięciu tysięcy zwiedzających.

W tym roku liczymy na pobicie rekordu i przygotowaliśmy się do tego zawczasu. Aby ułatwić warszawiakom dojazd do zajezdni „Woronicza”, powstanie specjalna linia R kursująca na trasie Emilii Plater (PKiN) – Zajezdnia „Woronicza”. Będą ją obsługiwały wyjątkowe pojazdy z floty Miejskich Zakładów Autobusowych. To w pierwszej kolejności zabytkowa Somua

pochodząca z 1933 roku. Kolejny pojazd to najstarszy w naszej flocie Ikarus rocznik 1993. Na linii R pojawią się także świeżo zrewitalizowane Jelcz M181M zwany „odkurzaczem” oraz Neoplan N4020.

Wcześniej wszystkie wspomniane pojazdy wyruszą w paradzie, w której weźmie udział kilkadziesiąt zabytkowych autobusów i tramwajów.

Parada autobusów ruszy 13 maja o godzinie 17.30 spod Pałacu Młodzieży (następnie przez plac Grzybowski, Marszałkowską, Andersa, Muranowską, Bonifraterską, Międzyparkową, Słomińskiego, Mostem Gdańskim, Starzyńskiego, Szwedzką, al. Solidarności, trasą W-Z, Marszałkowską, Alejami Jerozolimskimi i Emilii Plater). Specjalna linia R będzie kursowała od 19.00 z przystanku Emilii Plater (naprzeciwko hotelu InterContinental). Z tego samego krańca będą ruszały zabytkowe pojazdy Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w ramach linii A.

ADSTAW

Warszawa kipiąca zielenią

Warszawa będzie jeszcze bardziej zielona niż dotychczas. Stanie się to możliwe dzięki czterem inwestycjom prowadzonym w centrum miasta, ale też na Ursynowie. Nie do poznania zmieni się plac Trzech Krzyży, Chmielna oraz odcinek Marszałkowskiej. Zupełnie nowy będzie park linearny nad tunelem Południowej Obwodnicy Warszawy.

Nowe tereny zielone stały się wizytówką obecnych władz stolicy. Nasadzenia dziesiątek drzew odbywały się przy okazji zwężenia alei Jana Pawła II, przebudowy placu Pięciu Rogów czy trwającej modernizacji Pola Mokotowskiego. Ambitne plany przewidują w przyszłości metamorfozę Kruczej oraz śródmiejskich placów pełniących teraz często rolę parkingów, ale szybciej doczekamy się zieleni w innych miejscach.

Pierwszą z inwestycji warszawiacy i warszawianki mogą obserwować od dłuższego czasu. To plac Trzech Krzyży, gdzie zakończyły się prace brukarskie po wschodniej jego stronie. Teraz mogą wkroczyć tutaj do akcji specjali-

ści od małej architektury i zieleni.

Na placu Trzech Krzyży pojawi się łącznie 28 nowych drzew. Z tego 4 grusze już zostały posadzone w jego północnej części, reszta stanowi zaś przedmiot trwającego przetargu. To 16 lip i 8 głogów. Będą to drzewa o wysokości ok. 6 m i minimalnym obwodzie pnia od 30 cm (głogi) do 50 cm (lipy). Dopełnią nowe trawniki, żywopłoty oraz skupiska bylin. To ponad 2700 m kw. terenów zielonych – zachowane zostaną wszystkie istniejące oraz utworzone nowe.

Zieleń pojawi się w miejscu betonu. Skute zostaną „wyspy ciepła” przed kościołem św. Aleksandra, na trójkątnym skwerze u zbiegu ulic Żurawiej i Brac-

kiej oraz w rejonie ulicy Książęcej. Zielenią będą zastąpione zbędne asfaltowe powierzchnie wyłączane z ruchu.

Dodatkowej zieleni przysporzy też przygotowywana przebudowa torów tramwajowych na odcinku pomiędzy Królewską i Świętokrzyską. Zwężenie jezdni do dwóch pasów pozwoli na utworzenie dwóch szpalerów drzew i żywopłotów oddzielających asfalt od torowiska pokrytego rozchodnikiem.

W bardziej spektakularny sposób, już w przyszłym roku, zmieni się Chmielna. Niegdyś był to jeden z najbardziej popularnych deptaków stolicy, w tej chwili jednak jest cieniem samej siebie – odpycha pomazanymi fasadami, betonową kostką i przestarzałą małą architekturą.

Projekt modernizacji Chmielnej zakłada m.in. wymianę nawierzchni ulicy – kostkę betonową zastąpią płyty grani-



to, ale wykorzystana zostanie dotychczasowa podbudowa. Wyremontowane zostaną elementy małej architektury: murki, donice z zielenią, ławki (przy kinie Atlantic i skwerze Bukinistów) oraz słupki wygrozdzeniowe. Łącznie na Chmielnej znajdą się 64 szt. różnego rodzaju elementów „umeblowania” – krzeseł miejskich, ławek i ław wieloprzestrzennych. Na skwerku przy Kinie Atlantic powstanie mała fontanna.

Wzdłuż ulicy pojawią się szpalery drzew uzupełnione krzewami. Zaplanowano nasadzenie 95 drzew na Chmielnej i – dodatkowo – 38 na Brackiej. A także 9,5 tys. krzewów i 8,5 tys. bylin. Lokalizacja drzew została dobrana tak, aby nie przesłaniać istotnych elementów elewacji budynków oraz umożliwić funkcjonowanie ogródków gastronomicznych.

Największa zielona inwestycja czeka jednak Ursynów. Dawna betonowa sypialnia stolicy po roku 1989 już zmieniła się nie do poznania, a teraz dostanie jeszcze wielki park, który



za niecałe trzy lata pojawi się nad tunelem Południowej Obwodnicy Warszawy. Pas zieleni długości dwóch kilometrów będzie obfitować w drzewa, krzewy i inną roślinność. W poszczególnych częściach parku zaplanowano m.in. strefę rekreacyjną z urządzeniami do zabawy, ogród deszczowy i ogród zmysłów oraz duże wiaty z huśtawkami i miejscami siedzącymi. Całość inwestycji oszacowano na 44 miliony złotych.

ADSTAW

W stronę słońca, pod wiatr w oczy

Nie ma chyba nic gorszego, jak iść lub jechać pod słońce. Szczególnie, gdy zawisnie nad horyzontem.

A gdy dodatkowo goni jeszcze czas, to istna masakra.

Jak masz dobre okulary przeciwsłoneczne, czapkę z daszkiem, zegarek, co się śpieszy, to pół biedy, ale jak nie masz? Na wszystko są sposoby.

Woźnice w fioletowych goglach

Może to zabrzmieć niewiarygodnie, ale pierwsze, mocno przylegające do twarzy, niczym spawalnicze gogle, jako przeciwsłoneczne okulary z fioletowymi szklami dla prowadzących pojazdy wymyślono na długo przed lotniczymi. Były „owocem” cichego buntu i protestu przeciwko dyrekcji „woźniców” tramwajów elektrycznych w 1908 roku, która za nic miała ich oczy w walce z kurzem ulicznym¹. Walki trochę przegranej, bo co prawda dyrekcja zgodziła się na „dodatek” do munduru, ale za dopłatą użytkowników. Podobno kobaltowe, niebieskie szkło było wówczas bardzo drogie.

Co ciekawe, okulary miały bardziej chronić oczy motorniczych przed kurzem ulicznym, śniegiem czy deszczem na otwartych platformach, niż przed słońcem. A przy okazji także przed mroźnym wiatrem.

Często noszone fantazyjnie po pracy

nad dużym daszkiem czapki dodawały motorniczemu splendoru i szacunku, jakim cieszyli się wówczas kierowcy samochodów i pierwszych samolotów, balonów. Duży daszek w czapkach w ramach dobrej woli, zaleciła dyrekcja, aby chronić dodatkowo wzrok motorowych przed słońcem. Radość nie trwała jednak zbyt długo, gdyż wraz z przeszkleniem ok. 1911 roku przednich platform tramwajów dyrekcja cichaczem wycofa-

ła się z refundowania części kosztów okularów prowadzącym pojazdy. Jednym z powodów nie była bynajmniej oszczędność, a podobno zły odbiór wizerunku motorowego w fioletowych okularach przez pasażerów. Im to bowiem, człowiek w fioletowych okularach kojarzył się z chorym na brzydką, acz dość powszechną, zaraźliwą chorobą weneryczną².

Co prawda ci drudzy mieli mocno fioletowe szkła, a motorowi niebieskie, ale to już szczegół. W ten to sposób prowadzący pojazdy stracili na pewien czas twarzowe bryle. Nie na długo.

Wraz z pojawieniem się na warszawskich ulicach autobusów z otwartą kabiną (Somua) o przydział środków ochrony osobistej, a dokładnie wzroku, upomnieli się kierowcy. Jako że byli w mniejszości kadry kierujących pojazdami, dyrekcja ich postulaty zbywała najczęściej brakiem stosownych pieniędzy na „fanaberie”. Pomimo przegranej ba-



¹ Głos Warszawski nr 69 z 4.06.1908

² W wiktoriańskiej Anglii fioletowe okulary były używane przez chorych na syfisy – przynosiły im ulgę ze względu na światłowstręt, powodowany przez tę chorobę.



talii o okulary, to wywalczyli jednak po kilku latach dłuższe daszki (Klakson – marcowy numer) i... zegarki, które wcześniej przysługiwały jedynie konduktorom jako „kierownikom pojazdu”³.

Odebrane zdobycze

Druga wojna światowa odebrała ludziom warszawskiej komunikacji niemal wszystkie wcześniejsze zdobycze. Piękne, kieszonkowe czasomierze z dewizką niemiecki zarząd firmy zamienił na kiepskiej jakości buksiaki⁴. Solidne, porządne czapki dawane w przydziałach przed 1939 r. zastąpiły równie liche, wielokrotnie cerowane brezentowe czapki itd. Powrót do splendoru munduru, punktualności warszawskiej komunikacji wymagał czasu i pieniędzy, a tych za wiele nie było. W pierwszej kolejności dostali nowe czapki pracownicy ruchu – konduktorzy (1947 r.). Kierowcy, motorowi musieli poczekać na swoje do 1949 roku, ale nie był to już model z fasonem z długim chroniącym oczy daszkiem, a identyczny, jaki mieli konduktorzy typu „maciejówka”. Starzy, przedwojenni szoferacy przyjęli je z lekkim pomrukiem, bo wszak szoferak

to coś więcej jak konduktor, ale co było zrobić.

Umasowienie produkcji w milionach sztuk rocznie w fabrykach zza wschodnią granicą, a szczególnie naręcznego modelu zegarka Pobieda⁵ i tym samym uczynienie go tanim, pozwoliło w 1951 r. na przydzielenie w ramach sortów mundurowych po 1 sztuce konduktorom na nieokreślony czas użytkowania. Nie zostało to przyjęte przez motorniczych i kierowców z aplauzem, a wręcz z pomrukiem. Stało zatem tylko patrzeć z zazdrością na konduktorskie „Czerwone dwunastki” i... czekanie na lepsze czasy⁶.

Pomruk niezadowolonych

Nadeszły niebawem, pod koniec 1954 r., kiedy to po pewnych zmianach politycznych i społecznych nastąpiło nieco inne postrzeganie spraw pracowniczych i dostrzeżenie cichego, ale coraz głośniejszego pomruku niezadowolonych. W MPA i MPK trwało ono dość długo, ale w początkach 1956 roku dyrekcja MPA postanowiła zawrzeć umowę zbiorową z pracownikami. Zasadniczo, wg pomysłu dyrekcji, miała ona zapewnić poprawę bytu, polepszyć warunki socjalno-kulturalne, co miało dać pośrednio lepsze wykonanie zadań produkcyjnych i finansowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego⁷.



³ W okresie międzywojennym konduktor autobusu czy tramwaju odpowiadał nie tylko za punktualność kursowania, ale także za porządek na pokładzie pojazdu. M.in. do jego obowiązków należało sprzątanie wnętrza na krańcach, omywanie schodków wejściowych ze śniegu itd.

⁴ Buksiak – zegarek z mechanizmem bezkamieniowym, w którym czopy osi kółek zębatych były osadzone w tzw. buksach (z niem. Buchse – tulejka).

⁵ Zegarek – Pobieda (ros. Победа – zwycięstwo).

⁶ Zegarek – Czerwona dwunastka – nazwa pochodziła od czerwonej liczby „12” na cyferblacie i liczby kamieni w mechanizmie.

⁷ Gazeta zakładowa MPA – Warszawska Komunikacja nr 22 z 30 czerwca 1956 r.

W zajezdniach rozpoczęła się spontaniczna dyskusja: co poprawić, co ulepszyć. Dyskutowali wszyscy i o wszystkim, począwszy od mydła, kawy zbożowej na ekspedycjach, a skończywszy na budowie nowych zajezdni, ośrodków wypoczynkowych, mieszkań itd. Wśród zgłoszonych postulatów do umowy w dziale „Poprawy warunków ochrony” przewodniczący podkomisji kierowca Kobuz z zajezdni Inflancka w imieniu wszystkich prowadzących pojazdy zgłosił, aby zaopatrzyć wszystkich kierowców autobusów w naręczne zegarki. Miały one być obowiązkowe w ramach wyposażenia pracowników w sprzęt ochrony osobistej i odzieży roboczej⁸.

Do jesieni 1956 r. niemal 900 zatrudnionych w MPA kierowców otrzymało naręczne „Czerwone dwunastki”.

Niejako siłą rozpędu „przepchnięto” przy okazji okulary przeciwsłoneczne, jako niezbędne i zwiększające bezpieczeństwo. Postulat słuszny, tylko trudny do zrealizowania, bo takowe były trudno dostępne, a ich kupno na bazarze Różyckiego, obfitującym w model „Gregory Peck” – super modny wówczas, niemożliwe z powodu ceny. Znalaziono jednak salomonowe wyjście i MPA, MPK, MPT zakupiło kilka sztuk na bazarze zlecając ich wykonanie w 3000 egz. Jeleniogórskim Zakładom Optycznym. Wówczas monopolistycznie w produkcji szkła przeciwsłonecznych, oprawek do okularów.

Latem 1958 r. na stołeczne ulice wylała się fala umunduro-



wanych „Gregorów” kierujących tramwajami, trolejbusami, autobusami. Bikiniarze ze zgrzytem zębów schowali do kieszeni swoje przeciwsłoneczne bryle.

Model okularów „1958” dla prowadzących pojazdy był produkowany i kupowany niemal do 1964 r. Kupowało go nie tylko MPA, ale i PKS, przedsiębiorstwa zatrudniające rzesze kierowców. Ile w sumie go wyprodukowano, trudno dzisiaj powiedzieć, ale trafił także na plan filmowy, dzięki czemu mamy dzisiaj jedną z pamiątek wyglądu tamtych okularów.

W 12. odcinku popularnego serialu „Wojna domowa” można ujrzeć kierowcę trolejbusu w okularach „Gregory Peck” model 1958.

Niewątpliwie w komplecie z czapką z daszkiem skutecznie chronił oczy przed słońcem i mimo wszystko dodawał pewnego uroku. Nawet i dzisiaj, gdy wywołuje u współczesnych pewien uśmiech na ustach.

Może trudno uwierzyć, ale model na nowo staje się modny, i dzisiaj, za niemal identycznie wyglądające, trzeba zapłacić sporo ponad 200 zł. Podobnie jak wtedy, przed blisko 60 laty, jest reklamowany jako okulary niezbędne do prowadzenia samochodu, szczególnie, gdy słońce jest na horyzoncie. Podobno uwielbiają go kobiety prowadzące autobusy, ale czy na pewno?

Dzisiaj to już odległa historia. Warto jednak w czasach opuszczanych rolet, przyciemnianych szyb i innych rozwiązań chroniących wzrok, a zarazem zapewniających bezpieczeństwo na drodze, zobaczyć jak kiedyś radzili sobie prowadzący pojazdy ze słońcem na horyzoncie.

A gdzie tytułowy wiatr? Wiatr za oknem, a w kabinie miły, klima-zefirek.

WIWO



⁸ Umowa Zbiorowa MPA z 21 czerwca 1956 r., paragraf 16, strona 5.

Choroba kierowców i urzędników

Są niewidoczne, więc lekceważone. Potrafią jednak bardzo uprzykrzyć życie. A co najgorsze, sami im w tym bardzo skutecznie pomagamy.

Hemoroidy. Niewielkie guzki tworzące się tam, gdzie wzrok nie sięga i gdzie zwykle nie powinno się gmerać palcem.

Na tę, nie wiedzieć czemu uważaną za wstydliwą, przypadłość, cierpią kierowcy zawodowi i urzędnicy. Bo praca siedząca to dla hemoroidów takie swiste SPA. Siedzisz osiem godzin za kółkiem, nie ruszasz się w czasie przerw, a gdy wracasz do domu zalegasz na swoim ulubionym fotelu? Mój drogi, hemoroidy cię za to pokochają. One ubóstwiają ludzi, którzy nie lubią się zanadto ruszać, a przy okazji mają już lat 50 plus i piwny brzuch. Nie ma dla nich większej rozkoszy, niż twój leniwy tryb życia. I raczej szybciej, niż później poczujesz ich obecność. Po prostu będzie cię bolało siedzenie. To znak, że twoi przyjaciele robią balangę.

Jak nie czopkiem to maścią, jak nie maścią to nożem

Oczywiście możesz smarować się maściami, stosować czopki i inne wynalazki. Pomagają. Ale tylko wtedy, gdy twoi przyjaciele są jeszcze młodzieniaszkami, kiedy nie urosli do wielkości połowy jajka. I wtedy, gdy nie pękają i nie krwawią. Bo jak zaczną pękać to najczęściej maść już ci nie pomoże. Czas do proktologa. I to szybko.

Proktolog to chirurg od tego, co w pośladkach. To on uzna, czy konieczna jest operacja. Nie robi tego na oko. Badanie odbytu jest krępujące i jest bolesne. Ale to dopiero preludium.

Jeśli lekarz uzna, że inaczej, niż na stole operacyjnym nie da się tematu

załatwić, masz generalnie dwa wyjścia: albo posłuchać lekarza i trafić do szpitala, albo mieć nadzieję, że przeżyjesz bez cięcia nożem. Problem w tym, że hemoroidy same nie znikną. Mogą natomiast pęknąć, co spowoduje obfity krwotok. Jeśli pomoc nie przyjdzie w porę po prostu się wykrwawisz. Nie mówiąc już o tym, że życie z hemoroidami przypomina nieco życie z wiercącym się w pośladkach jeżem. Plus odczucie, jakby ci ktoś kij od szczotki wkładał. To nie jest fajne życie, naprawdę.

Pomarzyć o pierdnięciu

Jeśli twój stan nie jest krytyczny, czytając: jeśli nie leje się z ciebie strumieniem krwi, na przyjęcie do szpitala czeka się co najmniej kilka miesięcy. Operacja wykonywana jest w znieczuleniu miejscowym bądź pod narkozą. Są trzy różne metody usuwania hemoroidów, mniejsza o szczegóły, każda jest, niestety, obciążona ryzykiem powikłań. Opis powikłań zajmuje całą stronę A-4, nie chcę cię straszyć szczegółami, bo jeszcze w czasie operacji padniesz na zawał.

Najtrudniejszy po zabiegu będzie pierwszy tydzień. No bo sorry, masz dużą ranę. A musisz przecież jeść. A co się dzieje ze strawionym pokarmem, tłumaczyć nie trzeba. Przez twoją ranę przechodzi to, co zjadłeś. Ustami tego nie wydalisz.

Zobaczysz, będziesz marzyć o tym, żeby sobie solidnie pierdnąć. To jest zażeboskie uczucie – puszczanie gazów jest fizjologicznie pożądane. Niestety, przez pierwsze dni będzie to dla ciebie luksus deficytowy. A gdy pójdziesz w wiadomej

sprawie do toalety, będziesz wyc z bólu. I tego bólu, kochany, nie da się znieczulić niczym. A jest on taki, jakby cię kroili na żywca.

Żegnajcie czekoladki!

Czeka cię modyfikacja diety – koniec z obżeraniem się czekoladkami. Za to maślanka z suszonymi śliwkami, kefir z musli, jogurt z kiszonym ogórkiem – nie ma problemu! Im coś bardziej powodującego rozwolnienie, tym w twojej sytuacji lepiej. Ale spoko. Po jakimś czasie, zwykle miesiącu-dwóch dojdiesz do formy i nawet pobyt w łazience nie będzie oznaczał bólu. Za fajerę wsiadziesz zwykle po sześciu tygodniach.

Na własne życzenie

Możesz sobie pluć w brodę. Bo wszystkie te nieprzyjemności masz na własne życzenie. Gdybyś na krańcu ruszył się, obszedł wóz, gdybyś po robocie wsiadł na rower, albo chodził codziennie na spacer – miałbyś o wiele większe szanse uniknięcia wyhodowania w sobie niechcianych gości. To nie jest grypa – nie zaraziłeś się tym. To nie jest choroba przenoszona drogą płciową – nie obwiniaj partnerki lub partnera. To jest cenna, jaką płacisz za luksus cywilizacji.

Tania choroba

Jedyna pociecha – jest to choroba tania jak przeziębienie. Leki, które dostaniesz, nie kosztują więcej, niż kilkadziesiąt złotych. Może to marna pociecha, ale innej w tej sytuacji nie ma.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI



Więści
z centrali

Więcej kolizji i wypadków, więcej pobić kierowców i przewróconych pasażerów

Ciężka noga, wielka trwoga?

Niefrasobliwość. Pośpiech. Czasami jednak też ewidentne lekceważenie przepisów. Skutek – wypadki i kolizje, ogromne straty materialne.

Tak najkrócej można by podsumować doroczny raport o zdarzeniach drogowych w ruchu autobusów. Raport taki co roku publikuje Wydział Zarządzania Przewozami, a najciekawsze informacje przedstawiamy na naszych łamach.

Coraz niebezpieczniej

Nie mamy dobrych wieści. W minionym roku niemal wszystkiego było więcej, niż w latach poprzednich: wypadków, kolizji, agresji wobec naszych kierowców.

I tak: wszystkich wypadków było 468 – to aż o 76 więcej, niż w roku 2021. Większość z nich spowodowali kierowcy „obcy” – aż 45 to ich „dzieło”, Nasi kierowcy spowodowali – tylko i aż – 13 wypadków. Pozostałe sprawy są w dochodzeniu.

Poszkodowanych zostało 556 osób, czyli aż o 103 więcej, niż w roku 2021. Niestety, dwie osoby poniosły śmierć.

Czy 13 wypadków ewidentnie zawnionych przez naszych kierujących to jest dużo, czy mało? Uwzględniając, w jakim mieście żyjemy – może i mało. Ale każde takie zdarzenie to czyjaś tragedia,

nie mówiąc o stratach materialnych.

A kolizje? Tych wydarzyło się w ub. roku 2 361. To wzrost o dwieście zdarzeń! Kto zawinił? W blisko 700 przypadkach, niestety, nasi kierujący! (dokładnie w 686). W 2021 roku nasi spowodowali 570 kolizji.

Na nasze konto może jeszcze wpłynąć trochę zdarzeń, bo blisko setka spraw jest w dochodzeniu.

W tej liczbie 2 361 kolizji są 72 incydenty, do których doszło pomiędzy naszymi autobusami.

Sztuka omijania

Kolizje pomiędzy autobusami są o tyle znaczące, że powodują wyłączenie z ruchu dwóch pojazdów i – często – znaczne straty materialne.

Najczęstszym błędem i przyczyną takich „dzwonów” jest nieprawidłowe omijanie – aż 32 przypadki. Omijanie zawsze było na czołowym miejscu.

14 zdarzeń nastąpiło wskutek uderzenia w tył autobusu poprzedzającego. Siedem – przy wymijaniu. Tylko cztery – przy cofaniu. I to jedna z niewielu dobrych wiadomości: kierujący cofają coraz lepiej, bo w roku 2021 doprowadzili, cofając, do 10 zdarzeń, a w roku 2020 – do czterestu.

Nie można jednak całej winy zrzucać wyłącznie na prowadzących – praprzyczyną kolizji jest bowiem ciasnota, czasem naprawdę ciężko się minąć. Do-

wód? W ruchu ulicznym doszło do 36 najechań autobusu na autobus, na krańcach – do osiemnastu, a na przystankach – do szesnastu.

Jeśli wziąć pod uwagę wszystkie zawnione przez kierowców zdarzenia, a więc także te z pojazdami obcymi, to okaże się, że omijanie dzierży zdecydowaną palmę pierwszeństwa – 360 zdarzeń. Dalej jest długo, długo nic i dopiero na drugim miejscu zmiana pasa ruchu – 105 przypadków, odstęp tył – 95 zawnionych przez nas zdarzeń. Do 37 „dzwonów” doszło przy cofaniu.

Aż dziesięć incydentów obciąża bezapelacyjnie kierujących i świadczy o skrajnej lekkomyślności – to niezabezpieczenie pojazdu. Autobus rusza, stacza się, uderza w przeszkodę... Dobrze, że nie w człowieka. I dobrze, że mieszkamy w niezbyt pagórkowatym mieście...

Kto się nie trzyma, ten upada

W minionym roku 301 pasażerów zostało poszkodowanych w wyniku przewróceń. To znaczy przewróciło się sporo więcej pasażerów, ale najczęściej kończy się na strachu lub drobnych urazach, delikwent lub delikwentka wysiadają z wozu zanim przyjedzie instruktor. I takich zdarzeń było ponad trzysta.

Ludzie się przewracają bo nie rozumieją, że trzeba się trzymać. Zazwyczaj – co widzimy na monitoringach – patrzą

się w telefony. Wystarczy lekkie „depnięcie” na hamulec i tragedia gotowa. A bywają zdarzenia naprawdę fatalne, gdy pasażerowie doznają urazów barków, kręgosłupów, kolan. Często są, niestety, sami sobie winni.

Cel – kierowca

Bardzo smuci to, że w ubiegłym roku doszło do aż 21 przypadków pobicia kierowców! W roku 2021 – do piętnastu.

Wzrosła – z 12 do 15 – liczba pobić pasażerów. Nieco mniej jest awantur między pasażerami i awantur z kierującymi.

Pewnie by tych zdarzeń było jeszcze więcej, gdyby nie system łączności alarmowej. Bardzo często wszelkiej maści oprychy słysząc, że nadciąga odsiecz, dawali nogi za pas i kończyło się na strachu i stresie. Bardzo pomocne są też monitoringi.

Wandale w natarciu

Niestety, dochodzi też do dewastacji taboru. Takich incydentów było 480, w tym aż 83 to były wybite szyby. Lumpy z jakiegoś powodu upodobały sobie autobusy z R-3.



Uwaga, nie przejeźdźesz!

Od ubiegłego roku Wydział Zarządzania Przewozami rozpoczął osobną kwalifikację zdarzeń, w wyniku których doszło do zablokowania możliwości przejazdu autobusów. Aż 205 przypadków „uziemia” wystąpiło z powodu wypadków pojazdów obcych. 153 razy nasze wozy stały wskutek działania służb – np. straży pożarnej. Aż 79 przypadków to nieprawidłowe parkowanie. Z powodu uszkodzonej sygnalizacji autobusy stały w 44 przypadkach, a przed szlabanami – w czterdziestu.

Kierowco, pomocy!

Bywają przypadki dezorganizacji ruchu, określane jako „inne”. WZP postanowił je skonkretyzować. I co się okazuje? Aż 323 zakłócenia w ruchu spowodowali pijani pasażerowie.

Aż 111 – rowerzyści bądź hulajnogiści. Trafiło się też 21 pasażerów z pieskami bez kagańca i 19, którzy zostawili bagaż.

Nasi kierowcy, jak się okazuje, jadą czasem tam, gdzie oczywiście ponoszą, bo aż 118 razy gubili się na trasie, za to aż 114 razy udzielali pasażerom pomocy, gdy ci np. zasłabli czy przewrócili się na jezdnię.

523 na pierwszym miejscu, czyli TOP 30 ze zmianami

A jak tam nasz „TOP 30” czyli linie z największą liczbą zdarzeń?

Pierwsze miejsce zajmuje linia 523 – 95 zdarzeń. W roku 2021 linia też była na pierwszym miejscu.

Na drugim miejscu linia 189 – 64 zdarzenia. Rok wcześniej też była na drugim.

Na pudło zdążyła jeszcze wskoczyć linia 167 z liczbą 61 zdarzeń. Rok wcześniej zajmowała dziesiąte miejsce.

Na miejscu czwartym, tak samo jak rok wcześniej, mamy linię 116 (60 zdarzeń), na piątym – 520 (59) a dziesiątkę zamyka linia 138 z 46 incydentami. W roku 2021 linia 138 była poza trzydziestką.

W rankingu z wielkimi honorami witamy także linie: 127, 522, 519, 222, 166, 128 – wszystkie one były w roku 2021 poza trzydziestką.

Przypominamy, że ranking nie uwzględnia pracy przewozowej linii!

Poprawcie, załatwcie, przypilnujcie

Nie wszyscy kierowcy wiedzą, że pracownicy Wydziału Zarządzania Przewozami nie tylko jeżdżą „na zdarzenia”, ale też wykonują mocniej widoczną pracę. Na przykład sprawdzają, gdzie można poprawić oznakowanie, ulepszyć lub wprowadzić zmianę w organizacji ruchu, jeżdżą na wizje lokalne i sporządzają z tego wnioski do jednostek miejskich. Tylko ZTM otrzymał aż 285 raportów dotyczących złego stanu nawierzchni, trwania cykli sygnalizacji świetlnych czy lokalizacji przystanków poszczególnych linii na krańcach. Również Straż Miejska otrzymała kilkaset sygnałów o nieprawidłowo zaparkowanych pojazdach, utrudniających ruch autobusów.

Nasi ludzie biorą też udział w komisjach, poprzedzających otwarcie nowych tras, czy wprowadzenie objazdów w związku z remontami.

I oczywiście są cały czas do dyspozycji kierowców. W ubiegłym roku przyjęli aż 28 591 zgłoszeń, natomiast liczba zrealizowanych połączeń głosowych dochodzi do trzystu tysięcy!

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

Pierwsza wiedźma MZA...

Kim jest współczesna wiedźma? Przede wszystkim to ta, która ma wiedzę, potrafi jej użyć w dobrych celach i pomóc. Niesie nadzieję i dobre słowo. O swojej nietypowej pasji i jej atrybutach opowie dziś Aneta Gajewska – kierowczyni z Ostrobramskiej.



Kim jest współczesna wiedźma?

Szamanka, wiedźma, czarownica, szeptunka, zielacha... Różnie na nas mówią. W dawnych czasach mieszkająca w lesie, na obrzeżach wsi. Współcześnie mijacie je na ulicy nawet o tym nie wiedząc. I gwarantuję, że przez stulecia nic się nie zmieniło. Jedni nas traktują jak niegroźne wariatki, inni szukają pomocy. Od czego się zaczęło u mnie? To trochę „tradycja rodzinna” oraz to, że zawsze ciągnęło mnie do wszystkiego, co dziwne i tajemnicze. Więc czytałam, szukałam po bibliotekach (w czasach przed internetem), później były szkolenia, warsztaty i coraz bardziej wsiąkałam w ten klimat.

Mówisz, że to trochę tradycja rodzinna. Twoja mama i babcia też interesowały się tą tematyką?

Moja prababcia była tzw. „zielachą”. Babcia jest jak kot, zawsze spada na cztery łapy, typowe dziecko szczęścia, ale mama odziedziczyła zdolności po prababci plus rozwinęła inne umiejętności.

Jakie są atrybuty współczesnej wiedźmy?

Każda wiedźma ma jakieś zwierzątko-pomocnika, niekoniecznie czarnego kota. W moim przypadku są to dwa psy. Podstawowe narzędzie mojej pracy to też świece. Gdy na polski rynek weszły te znanej amerykańskiej firmy, zakochałam się w nich bez pamięci, i tak, nie wiadomo kiedy, kolekcja rozrosła się do 300 sztuk. Oprócz tego, oczywiście potrzebna jest też literatura fachowa, która jest dla nas wskazówką a nie stricte podręcznikiem, bo praca z energią to nie matematyka czy chemia, gdzie są ściśle określone wzory.

Nie każdy może się nazwać czarownicą... Czy to się po prostu czuje? Masz czasem jakieś przeczucia? Conosisz tam w środku?

To jest coś przekazywane z pokolenia na pokolenie, nie każdy nosi w sobie gen „wiedźmy”. I już od najmłodszych lat masz różne dziwne przypadki. Zawsze się śmieję, że wszystkie nieprawdopodobne rzeczy zdarzają się mi. Jak masz prawdopodobieństwo, że w czasie jednej zmiany w trzech różnych autobusach popsują Ci się drzwi? Albo na twoich oczach spektakularnie coś wpadnie na osobówkę i rozpadnie się na dwie części pod wpływem uderzenia? Jak nie daj Bóg, w Warszawie spadnie samolot, to możesz być pewna, że wtedy będę miała 188 lub 148 i będę gdzieś w pobliżu lotniska. Przeczucia tak, jak najbardziej – po prostu czuję, że coś się wydarzy i od razu wiem, czy to będzie pozytywne czy negatywne. Przede wszystkim mam bardzo mocno rozwiniętą intuicję, która co prawda uparcie milczy, gdy wybieram kolejkę do kasy w supermarkecie, ale w innych aspektach sprawdza się świetnie. I my też się uczymy. To nie jest tak, że bach, rodzi się wiedźma i wszystko wiesz. To ciężka praca nad sobą i trwa to latami. To nie tak, że przeczytasz dwie książki, obejrzyysz film na YouTube i już jesteś specjalistką od czarów czy kart. To lata praktyk pod okiem osób doświadczonych. To kursy, obozy...

W jaki sposób odprawiasz „czary”? Czy to są jakieś modły, czy masz rytuały, które robisz?

Tego akurat zdradzić nie mogę, bo każda z nas ma swoje sposoby. Powiem ci tylko, że aby dana afirmacja czy rytuał odniosły skutek, musi być spełniony szereg czynników. Wszystko zależy, jaki chcesz osiągnąć efekt. Niektóre rzeczy wymagają dłuższego czasu i powtórzenia.

I nie jest to tak spektakularne jak pokazują w filmach.

Gdzie znajdujesz potwierdzenie skuteczności swoich umiejętności? Większość osób nie wierzy w żadne zjawiska nadprzyrodzone...

Bo to trochę jak z disco polo. Niby nikt nie słucha, ale „Oczy zielone” zna każdy. A jak zawiodą konwencjonalne sposoby, to ludzie szukają ratunku wszędzie. Widzę to pięknie, gdy wyjeżdżam na moje ukochane Mazury. Niby cywilizacja, ale jak coś się dzieje to miejscowa „mądra baba” odprawia swoje czary. Znasz takie powiedzenie „uwagaż o czym marzysz, bo może się spełnić”? I jeżeli czegoś bardzo mocno pragniesz i odpowiednio nad tym pracujesz, to się spełni. Ot taka moja historia: potrzebowałam określonej kwoty, a konto świeciło pustką. Odprawiłam, jak to mój mąż mówił „swoje czary”, i za trzy dni pieniądze się niespodziewanie znalazły. To jest chyba najbardziej spektakularny przykład. Drugi – wracając z moim mężem samochodem, ni z tego ni z owego zaczęłam mu robić karczemną awanturę, że nie ma mleka w domu. Najlepsze jest to, że mleka nie mogę spożywać ze względów zdrowotnych. A że mąż był istotą wyjątkowo ugodową, to żeby nie słuchać mojego gadania, zatrzymał się przy najbliższym sklepie. Gdy wysiadałam z samochodu, na skrzyżowaniu, na którym powinniśmy stać, gdybyśmy się nie zatrzymali pod sklepem, wyleciał samochód, wpadł w poślizg i spektakularnie wbił się w znak drogowy. Gdybyśmy tam stali, to podejrzewam, że teraz byśmy nie rozmawiali. Oczywiście



mleka nie kupiłam. Uprzedzając pytania – nie znam numerów totka.

Czy działasz tylko dla siebie, czy też dla innych? Można w jakiś sposób skorzystać z Twoich umiejętności?

Pomagam innym, ale należy pamiętać, że to praca z energią i jest to bardzo wyczerpujące.

To nie stawianie kart czy wróżenie z kuli. Ale jest to bardzo miłe, gdy dzwonią osoby, którym pomagałam w danym problemie i mówią, że wreszcie w ich otoczeniu zapanał spokój czy osiągnęliśmy cel. My też mamy określone „specjalizacje”. Pytałaś mnie o tarota. To nie moja bajka. To, czym się zajmujesz, musisz po prostu czuć, posiadać odpowiednią wiedzę, energię i umieć z niej korzystać. To tak jakbyś poszła do internisty ze wskazaniem na operację serca. Niby lekarz a jednak tego nie robi. A jeśli ktoś ci mówi, że jest taki multi i potrafi ogarnąć wszystko, to tu powinna się zapalić czerwona lampka. Bo niestety w tej branży jest sporo naciągaczy. Czasami odmawiam, bo nas też obowiązuje etyka zawodowa i dewiza „przede wszystkim nie szkodzić”.

Czy sama korzystałaś kiedyś z usług kogoś innego? Np. wróżki?

Poszłam raz do wróżki. Najlepszej w swoim fachu w Warszawie. Nie przyjęła mnie. Powiedziała „I po co przyszłaś, jak sama wszystko wiesz?”. I tyle w temacie.

ANIE

Podróże małe i **DUŻE**



omunikacja publiczna na Malcie, małym wyspiarskim kraju o profilu turystycznym, położonym na obrzeżach Unii Europejskiej, to przede wszystkim autobusy, uzupełnione promami. Malta Public Transport (MPT, [https://www. public-transport. com. mt/](https://www.public-transport.com.mt/)) jest właścicielem i operatorem większości autobusów na Malcie. Kursują one po dwóch wyspach – Malcie (101 linii dziennych, 3 nocne) oraz Gozo (15 linii dziennych, 1 nocna). Trasy są obsługiwane przez 420 krótkich autobusów tureckiej formy Otocar zasilanych olejem napędowym, w standardzie czystości Euro 5 i 6. To dużo, zważywszy na to, że cała popula-



cja Malty to zaledwie pół miliona osób.

Linie autobusowe na Malcie obsługują głównie stolicę – Vallettę i inne główne miasta oraz mniejsze miejscowości na wyspach Malta i Gozo. Częstotliwość kursów zwykle jest wysoka, zwłaszcza

w godzinach szczytu, a bilety można kupić u kierowcy (cena biletu jednorazowego, ważnego 2 h – 2 €) lub w automatach biletowych przy przystankach autobusowych oraz aplikacji mobilnej. Dla turystów przygotowano wygodną

kartę Tallinja, ważną 7 dni, która kosztuje 21 € i uprawnia do nielimitowanych przejazdów prawie wszystkimi liniami w kraju.

Do tego trzeba dodać jednak także łyżkę dziegciu, którym są duże korki. Zwarta miejska zabudowa determinuje kompletny brak szerokich dróg, a często standardem są małe uliczki, niemalże jak na naszej Starówce. To powoduje, że podobnie jak u nas autobusy mogą być spóźnione po kilkanaście minut, a czasami nie przyjechać w ogóle.

Z systemem transportowym w Malcie wiążą się co najmniej dwie ciekawostki. Jedną z nich jest to, iż tablice rejestracyjne wszystkich autobusów miejskich zaczynają się na litery BUS (podobnie taksówki – tu tablice zaczynają się od liter TAXI). Druga natomiast wiąże się z historią transportu: do 2011 roku Malta miała w użyciu wiele typów autobusów, których nie używano już w żadnych innych krajach – była więc swoistym „żywym muzeum” starych pojazdów. Związane to było z faktem, iż transport nie był zcentralizowany; ruch był obsługiwany

przez około 400 prywatnych przewoźników-właścicieli-kierowców 1 czy 2 autobusów. Pojazdy były mocno spersonalizowane i charakteryzowały się dbałością o detale i dekorację; wiele z nich miało niepowtarzalny wygląd dzięki konserwacji, naprawie i modyfikacji w lokalnych, często przydomowych, warsztatach. Stanowiły one niejako ikonę, znak szczególny Malty. Do dziś można znaleźć wiele pamiątek turystycznych z motywem starego autobusu.

Pozostała za to nadal inna ciekawostka wyróżniająca system transportowy Malty. Jest to pamiątka po panowaniu Brytyjczyków w postaci ruchu lewostronnego. Z myślą o obsłudze wyspy powstały m.in. jedyne autobusy Solaris z drzwiami po lewej stronie pojazdu.

IKOS

FOT. INGA KOSTRZEWA,
CC BY 2.0, [HTTPS://COMMONS.WIKIMEDIA.
ORG/W/INDEX.PHP?CURID=3841339](https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=3841339)



Śpiesz się powoli...

3 marca

O zasadzie, jak w tytule, zapomniała pani, biegnąca do 06/501 na Centralnym. Biegła, ale poślizgnęła się i upadła, solidnie się przy tym tłukąc. Kierowca udzielił pierwszej pomocy, potem została zabrana przez pogotowie.

Dama nie wychodzi sama

12 marca

W 194/N25 trafiła się bardzo uparta pasażerka. Jechała na gapę i została na tym przyłapana. Odmówiła opuszczenia autobusu z kontrolerami biletów. Dopiero policja spacyfikowała niesforną damę.



– Nie będę wstawał wcześniej.
Znalazłem idealny sposób na spóźnienie.

Bronił kobiety, został pobity

3 marca

Wczesnym wieczorem w 5/167 doszło do awantury między pasażerami. Zaatakowana została jedna z pasażerek. Kierowca stanął w jej obronie, wtedy bandyta zaatakował kierowcę. Awantura przeniosła się na przystanek. W sukurs naszemu kierowcy pośpieszył kierujący z następnego autobusu. Bandziora zabrala policja.

Pomogła na Wiśniowej

5 marca

Bardzo chwalimy panią kierowczynię z 4/168. Na przystanku Wiśniowa 02 udzieliła pomocy mężczyźnie, który leżał na chodniku i poczekała na karetkę.

Kierowco, pomóż dziecku!

6 marca

Brawa dla kierowcy 07/132. Udzielał on pomocy dziecku, potrąconemu przez osobówkę.

Polak, niestety, potrafi

12 marca

Sporo stresu przysporzył kierowcy z linii 111 pewien pasażer. Miał pretensje do kierowcy za styl jazdy,

chciał wdrzeć się do kabiny, a słysząc, iż kierowca mówi z obcym akcentem, zaczął bluzgać co sądzi o ludziach, którzy nie urodzili się w Polsce.

W sumie bardzo smutne, że jedyne, co potrafi ten pasażer, to robić awantury.

Pani sarno, proszę na przystanek!

13 marca

Uprzejmie prosimy pewną sympatyczną sarnę, by podszkoliła się z zasad korzystania z usług transportu zbiorowego. Nie można tak ot, wybiegać prosto pod autobus. A tak się zdarzyło na Technicznej w pobliżu Napoleona Bonaparte 02. W porannym szczycie, na jadącej 4/115 wpadła sarna, po czym czmychnęła do lasu.

Pewnie było jej wstyd, że narobiła siarę...

Mam audi i co mi zrobicie?

14 marca

Jezdnię boczną al. Waszyngtona zablokował posiadacz fury marki Audi. Brygadę 10/111 wycofano, pozostałe brygady kierowane jezdnią główną i dalej

do Saskiej.

A panu z audi powiemy krótko: na dobrą furę można uskładać kasę. Ale rozumu nie kupisz za największe pieniądze.

Bandytyzm niemal w biały dzień

15 marca

Z nieznanых przyczyn pobity został kierujący 4/188. Atak nastąpił na Wiatracznej przy Prochowej wczesnym wieczorem. Kierowcy pomocy udzieliło pogotowie, sprawca został schwytany. Do zadymy doszło też, dosłownie kilkanaście minut później, w 57/128 na placu Zawiszy. Tutaj zaatakowano pasażera. W jego obronie stanął kierowca. Przekazał bandziora w ręce policji. Brawo!

Pomógł przy zajezdni

18 marca

Na wysokości R-3 Ostrobramska jechał na rowerze chłopczyk. Wywrócił się. Zobaczył to kierowca 2/514. Udzielił pomocy, poczekał na pogotowie. Brawo!



– Ojej, gdzie ja mam głowę, prawie zapomniałam lekarstwa.

Babcia z promilami

21 marca

Na Oczapowskiego 02, podczas odjazdu z przystanku 2/156, przewróciła się starsza kobieta. Zaczęła wygrażać kierowcy, twierdząc, że ten... przyciął ją drzwiami, co oczywiście było nieprawdą. Akurat nadjechała policja, więc niebiescy poprosili seniorkę aby dmuchnęła. Wydmuchała dwa promile!

Wieczór i noc seniorka spędziła w innej części miasta – na Kolskiej.

Pomoc nadeszła na Przyczółku

24 marca

Brawa dla kierowcy 4/188, który na przystanku Przyczółek Grochowski 02 udzielił pomocy pasażerowi z atakiem padaczki.

Kontrola klimatyzacji?

25 marca

Silny podmuch wiatru uszkodził... pokrywę układu klimatyzacji na dachu 64/184.

Może przyroda postanowiła dokonać inspekcji klimy przed pierwszymi upałami?

Bitwa w 709

31 marca

Jeden pijany w sztok jegomość sprowokował bitkę w 709. Wzięło w niej udział kilka osób. Prowodyra zatrzymano.

Zerwał się ze smyczy

2 kwietnia

Wprost pod koła 3/170 wbiegł pies. Zerwał się ze smyczy. Policja ukarała właściciela psa pouczeniem. Czy stworzeniu coś się stało, nie wiemy.

Ale ambaras

3 kwietnia

Kierowca z linii 141 pomylił trasę i zamiast jechać Al. Stanów Zjednoczonych

skręcił w ulicę Ostrobramską. Dojechał do skrzyżowania Ostrobramska/Grenadierów i podjął próbę zawracania, powodując zablokowanie ruchu. Po poinformowaniu CR został skierowany objazdem ulicą Grenadierów do Al. Stanów Zjednoczonych i dalej własną trasą z pominięciem przystanku Przyczółek Grochowski 02. W zatrzymaniu stały brygady: 1/158, 4/182, 66/502, 4/514, 2/520, 01 MPP. Brygady po udrożnieniu przejazdu włączyły się do ruchu od miejsca zdarzenia.

Ach ci cykliści...

5 kwietnia

Prosto pod 1/162 wpadła cyklistka. Do zdarzenia doszło w pobliżu Centrum Nauki Kopernik. Pani zjechała ze ścieżki wprost pod autobus. Z urazem głowy trafiła do szpitala.



Dam radę, dam radę, dam radę...

Ach, ci kierowcy...

6 kwietnia

Jeden staje w zatoce i blokuje ją. Drugi – podjeżdża pod tył pierwszego tak, że nie może wyjechać z zatoki. Potem bluzgają na siebie i wzywają policję.

Tak się stało na przystanku Wawelska 06. Stanęła w niej osobówka. Bo się zepsuła. Kierujący z linii 523 zamiast zachować sobie odstęp na wyjazd z zatoki, podjechał pod zderzak osobówki. Doszło do wymiany zdań i wezwania

policji. I straty półkursu, bo kierujący był tak zdenerwowany, że nie mógł już prowadzić.

A wystarczyło trochę dobrej woli i rozsądku – z obu stron.

Jak do tego doszło – nie wiem...

9 kwietnia

Z samego rana kierujący z linii 177 nie obsłużył przystanków pl. Kasztelański 01 i PKP Ursus Płn 03. Kierowca nie potrafił wytłumaczyć, dlaczego ominął ten pierwszy przystanek. Co do drugiego – myślał, że jest na żądanie...

Duży może dużo

18 kwietnia

Roztrzaskana wiata przystankowa. Uszkodzone murowane ogrodzenie. Uszkodzona skrzynka elektryczna.

Myślicie, że to jakiś atak rakietowy? O nie, tak po prostu jeździ pewien kierowca z linii 411 (brygady nie podajemy – po co ludzie mają mieć bekę). Nasz pracownik, wykonując manewr omijania, wpakował się w wiatę na Czecha. I tak cud, że nikt pod tą wiatą nie siedział...

Pomyłony

20 kwietnia

Jedni nie zauważają wiat przystankowych, inni – gubią się w centrum miasta. I tak kierowca z linii 167 zamiast skręcić z placu Unii Lubelskiej w ul. Tadeusza Boya-Żeleńskiego, pojechał ulicami: Polną – Al. Armii Ludowej – most Łazienkowski – zawrotka na wysokości ul. Wał Miedzeszyński – most Łazienkowski – Al. Armii Ludowej – Waryńskiego i dalej swoją trasą bez pominięcia przystanku. Powrót na trasę kierującemu zajął 20 minut.

Naszym zdaniem nie ma o co drzeć kotów. Jazda autobusem to przyjemność. Przyjemności nigdy dosyć.

Warszawa idzie do przodu

Z Oriną Krajewską, aktorką, założycielką Fundacji „Bądź” rozmawia Beata Wiśniewska

Co Pani najbardziej lubi w Warszawie? Czy ma Pani swoje ulubione miejsca?

Warszawa jest miastem wielu wspaniałych miejsc. Choć mamy swoje Centrum, to mam wrażenie, że stolica ma znacznie więcej serc, tak bardzo różniących się od siebie. Każda dzielnica ma swój charakter. Wystarczy pojechać w inny zakątek miasta i jesteśmy w kompletnie innym miejscu. Na przykład Żoliborz ma zupełnie inną atmosferę niż Muranów, który z kolei diametralnie różni się od Wilanowa, i tak dalej, i tak dalej. Z fascynacją obserwuję rozwój Pragi i zmiany, które zachodzą po prawej stronie Wisły. Szczególnie interesują mnie miejsca, gdzie rozwój jest organiczny, oddolny. Gdzie inicjatywa jest po stronie mieszkańców. Uwielbiam szukać i odkrywać nowe, często mocno ukryte miejsca, a Warszawa daje takie możliwości. Ostatnio praktykuję spacer po Warszawie bez telefonu, najlepiej po parkach. Jest to czas, który mnie ładuje pozytywną energią. Myślę, że każda i każdy z nas może znaleźć w Warszawie ten swój azyl, w którym będziemy czuli się dobrze. A jeśli takiego miejsca jeszcze nie mamy, to warto go poszukać na mapie.

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

To, co mi się podoba, o czym już wspomniałam, to ta dynamika. Warszawa idzie do przodu i rozwija się dosłownie na naszych oczach. A czego bym sobie życzyła? Chciałabym, aby Warszawa była jeszcze bardziej wielokulturowa, różnorodna, otwarta i inkluzywna, aby każdy miał tutaj swoją swobodę i wszyscy czuli się tu bezpiecznie. To jest moje marzenie. Ważny jest również dla mnie rozwój kulturalny miasta, szczególnie w odświeżeniu przyjmowania i solidaryzowania się z każdą inną kulturą, którą do naszego miasta przynoszą ze sobą ludzie z różnych zakątków świata.

To jest dobry moment, aby opowiedzieć o projekcie naszej Fundacji, który nazywamy „Wspólna kuchnia. Gotuj, jedz, poznawaj!”. Tworzymy go razem z przyjaciółmi z Ukrainy. Poprzez rozmowy i wspólne gotowanie uczymy się od siebie, poznajemy swoją kulturę, tworzymy dialog międzykulturowy w towarzystwie warszawianek i warszawiaków oraz odwiedzających nasze miasto gości. Ten projekt wspaniale się rozwija. Mam głębokie przekonanie,

że taki kontakt, poznawanie się wzajemne, rozmowy przy jednym stole, przy wspólnym posiłku, są nam bardzo potrzebne. Są to bardzo, zbliżające i często wzruszające chwile. To inicjatywa, dzięki której w tym codziennym pędzie można na chwilę się zatrzymać i spędzić ze sobą czas. Właściwie w rodzinnej atmosferze. Myślę, że wszyscy teraz tego bardzo potrzebujemy.

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

Wychowałam się w Wilanowie, więc moje wspomnienia najbardziej wiążą się z linią 180. Skończyłam szkołę muzyczną przy ul. Andersa, więc każdego dnia ze skrzypcami pod pachą, z przyklejonym nosem do szyby autobusu spędzałam w nim około 50 minut jadąc do szkoły lub wracając do domu. To była moja stała trasa. Teraz z ogromną ciekawością obserwuję budowę linii tramwajowej do Wilanowa i plany rozbudowy metra, co jest bardzo potrzebne.

Mam też taką konstruktywną uwagę. Aktualnie ze względu na dość napięty kalendarz raczej jestem zmuszona korzystać z samochodu, choć poważnie rozważam przejście na tryb eko i powrót do korzystania na co dzień z komunikacji miejskiej. Jednak dla kierowcy samochodu warszawskie korki są bardzo uciążliwe. Nad niektórymi rozwiązaniami można by było popracować, np. nad koordynacją remontów, które często są zaplanowane w mieście na ten sam czas. To oznacza, że niektórzy są skazani na dokładanie do swojego dnia pracy dodatkowo kilku godzin w podróży.

Widzę Warszawę żywą i dynamicznie rozwijającą się również komunikacyjnie.

Jest Pani współzałożycielką i prezeską Fundacji Małgosi Braunek „Bądź”. Opowie nam Pani o początkach jej powstania, o impulsie do powołania tak wyjątkowego miejsca?

Na początek mam pewną dygresję i muszę zaznaczyć, że Fundacja jeszcze nie ma swojego fizycznego miejsca. To nasz plan i marzenie, ale na dziś pracujemy w dużej mierze z domu. Mamy ogromną nadzieję na to, że pewnego dnia będziemy mogli mieć własną, stałą, warsztatową przestrzeń. Na ten moment wszystko, co robimy, realizujemy w kooperatywie, w przestrzeniach zaprzyjaźnionych orga-



Fot. Łukasz Dziewic

nizacji. Stawiamy na połączenie, a nie dzielenie, więc jeżeli planujemy na przykład zajęcia dla dzieci, to organizujemy je współpracując m.in. z Fundacją Legii, Fundacją Łukasza Podolskiego czy z ukraińską szkołą „Materynka”.

Jeśli chodzi o całą naszą działalność, to powstała ona w kontekście bezpośredniego doświadczenia onkologicznego i choroby mojej mamy Małgosi Braunek. Początek naszej misji był stricte związany z onkologią i z działaniami związanymi z integralnym, holistycznym wsparciem w leczeniu onkologicznym. Zdecydowaliśmy się na to, aby prowadzić działalność fundacyjną ze względu na głęboką potrzebę wprowadzenia tego tematu, którego wtedy w Polsce po prostu w ogóle nie było i do tej pory systemowo jest jeszcze daleka droga do tego, aby leczenie było kompleksowe, integralne, aby brało pod uwagę całą osobę, a nie tylko wybrany wycinek.

Natomiast po latach naszych działań związanych z pomocą osobom chorym onkologicznie i przewlekle, zajmujemy się również edukacją i profilaktyką zdrowotną, do brostanem, wprowadzaniem równowagi na różnych poziomach. Holistyczne podejście mówi o 3 poziomach

– ciało, duch i umysł – które wpływają na siebie wzajemnie, więc staramy się tę wiedzę przybliżać organizując warsztaty i wykłady z udziałem różnych specjalistów i specjalistek.

Od wybuchu wojny w Ukrainie działamy też intensywnie w trybie tu i teraz, czyli odpowiadając na potrzeby związane z tak ogromną społeczną zmianą, z którą mierzymy się teraz w Polsce. Wysyłamy regularnie transporty leków i sprzętów medycznych do szpitali w Ukrainie i organizujemy zajęcia dla dzieci polskich i uchodźczych.

Jak wyglądała Pani droga do holistycznego podejścia do życia? I jaki jest Pani przekaz w tym zakresie – jak możemy wyruszyć w drogę do poprawy jakości naszego życia i zdrowia?

Jestem cały czas na tej drodze, a to, że na nią wkroczyłam jest konsekwencją osobistego doświadczenia choroby w rodzinie. Zaczęłam zadawać sobie pytanie o naturę zdrowia, o to, na ile mamy wpływ na swoje zdrowie i życie. I wierzę, że go mamy. W dużej mierze nasze zdrowie leży w naszych rękach i to jest dla mnie takim motorem napędowym działalności Fundacji.

Ciągle sama próbuję i obserwuję, jak to na mnie wpływa. Czy świadome wybory, które podejmuje w życiu na coś się przełożą. Staram się inwestować w swoje zdrowie codziennie, robiąc małe kroki do swojego wyznaczonego celu, którym jest życie w równowadze. Na to życie składa się to, co jem, czy się ruszam, czy poświęcam chwilę dla siebie i jestem w stanie się sobą zaopiekować w różnych emocjach. To jest dla mnie taka podstawa codzienność, coś, co każdy z nas może zrobić dla siebie, czyli bycie świadomym i uważnym na własne potrzeby. Ważne jest, żeby umieć wsłuchać się w siebie i czytać sygnały, które wysyła nam ciało. W takim pędzie życia niestety łatwo jest je zagłuszać. Początek holistycznego podejścia do zdrowia to jest początek wejścia na ścieżkę samopoznania i zadbania o swoje potrzeby.

A skąd pomysł na nazwę Fundacji – „Bądź”. Co to słowo dla Pani oznacza?

Fundacja została założona jeszcze przez moich rodziców w 2011 roku i służyła innym celom. Jednak, ze względu na chorobę mamy, jej działalność nie zdążyła się rozkręcić w swoim założeniu. Pochodzę z buddyjskiego domu. Moja mama była nauczycielką zen, mój tata dalej nim jest. „Bądź”, to jakby przywołanie do tu i teraz, do bycia w peł-

dokończenie artykułu na następnej stronie >>

ni bez określonych ról i kontekstów. To właściwie samo sedno filozofii buddyjskiej. Nazwa Fundacji pozostała niezmieniona, tylko została dodana dedykacja dla mamy. Teraz pełna nazwa to Fundacja Małgosi Braunek Bądz.

Jest pani Prezeską Fundacji, ale również aktorką – czy taka droga zawodowa była od zawsze Pani scenariuszem na życie?

Nie, z aktorstwem obudziłam się dość późno i chyba zaskoczyłam wszystkich. Dużą część życia poświęciłam muzyce. Długo towarzyszyły mi skrzypce, ale ostatecznie porzuciłam te plany i potem w zasadzie nie do końca wiedziałam, co dalej chcę robić. Myślę, że aktorstwo przyszło do mnie w konsekwencji poszukiwania formy wyrażenia ekspresji. To był nagły impuls. W końcu wyjechałam do szkoły teatralnej do Londynu. To pierwsze zetknięcie z aktorstwem było wspaniałym doświadczeniem.

A wracając do dziś, to bardzo się cieszę, że mogę działać zarówno na polu fundacyjnym, jaki i aktorskim. Dzięki tym dwóm ścieżkom mam okazję spotykać na swojej drodze niesamowitych ludzi, co jest bardzo rozwijające i mnie kształtuje. Mam wrażenie, że im bardziej osadzam się na tej holistycznej ścieżce, tym bardziej osadzam się też na tej aktorskiej. Większość czasu poświęcam na Fundację, ale mam też ogromną nadzieję na projekt artystycznie spełniający.

Co najbardziej lubi Pani w swojej pracy? A może widzi Pani też jakieś wady?

Nie powiedziałabym, że coś jest wadą. Staram się nie patrzeć tak na życie. Trudności są dla mnie wyzwaniem. Dla mnie na przykład wyzwaniem jest balans i równowaga, bo mam tendencję do tego, aby dużo pracować, zawieszać sobie wysoko poprzeczkę i nie zatrzymuje się. Na to muszę być uważna i staram się dawać sobie luz i przestrzeń, aby wpuszczać więcej powietrza do codziennego życia. Mam to szczęście, że to, co robię w życiu, robię z pasji i bardzo sobie to cenię, ale trzymanie się godzin i pilnowanie czasu właśnie na pracę i czasu dla siebie jest dla mnie trudne.

A to, co uwielbiam w obu pracach, to są relacje z ludźmi, przyjaciele, osoby, które spotykam na planie oraz Ci, którzy współtworzą ze mną Fundację. To jest absolutnie kolektywna praca. Jesteśmy zatopieni w siatce więzi i myślę, że dbanie o te więzi oraz o tą, którą mamy ze sobą, jest w życiu kluczowe.

Została Pani nominowana przez mieszkanki i mieszkańców do tytułu Warszawianki Roku 2022. Jak Pani się z tym czuje? Co taka nominacja dla Pani oznacza?

Jest to ogromny zaszczyt, Czułam się bardzo poruszona. To wspaniałe uczucie. Ale idę dalej i będę robić to, co robię. Cieszy mnie bardzo, że ta nominacja dała też więcej rozgłosu Fundacji i naszym działaniom, że pozwoliła nam jeszcze szerzej powiedzieć o tym, co jest potrzebne, co jest teraz ważne zarówno w odniesieniu do naszej codziennej działalności w Warszawie, ale też w zakresie niesienia pomocy naszym przyjaciołom z Ukrainy i wszystkim osobom uchodźczym, które trafiają do Polski uciekając przed wojną.

Jakie ma Pani plany na przyszłość?

Ogólnie staram się w miarę możliwości krótkofalowo patrzeć na kalendarz, który szybko się zapełnia. W świecie projektowym, jeśli chodzi o plany długofalowe, to wiem na pewno, że za rok, we współpracy z Fundacją Legii i ze wspaniałymi prelegentami, będziemy organizować Kongres Medycyny Integralnej.

Natomiast co do najbliższych planów, to oczywiście kontynuuję grę w serialu „Barwy szczęścia”, mam wiele swoich projektów, które dzieją się cały czas, zaraz ruszam z kolejnym sezonem podcastu w Vogue Polska „Osobiste rozmowy holistyczne” oraz fundacyjnego podcastu „Jestem i będę” i to są moje plany na najbliższe 2-3 miesiące. Potem, mam nadzieję, będę miała szansę pojechać do Dębek, czyli nad polskie morze, moje ukochane miejsce poza Warszawą.

Jak najbardziej lubi Pani spędzać swój wolny czas?

Dłuższy wolny czas to odpoczynek nad morzem. To dla mnie moment i przestrzeń na doładowanie baterii. To takie moje miejsce mocy. Każdy może znaleźć sobie taką przestrzeń czy w wybranym parku albo nawet we własnym domu, aby móc tam pobyć chwilę i po prostu zrelaksować się i zresetować.

A mój wolny czas na co dzień – będę tutaj trochę banalna, ale staram się nadrobić i być na bieżąco z filmami, co mnie bardzo ładuje. Chodzę na boks i praktykuję jogę, którą traktuję już nie tylko w kategoriach czasu wolnego, ale jako higienę psychiczną. Staram się ją mieć wpisaną w grafiku. I co istotne, zawsze staram się, aby ta chwila na odpoczynek była wzmacniająca i energetyzująca wewnętrznie.



Plotki starej ciotki

Wiecie, co do moich uszu doszło? Że ma być za parę latek zakaz produkcji samochodów spalinowych. Tak chce Unia, ta Europejska. Ucieszyłam się niezmiernie, bo mimo że jestem z Podhala, gdzie akurat mało kto te wszystkie unie popiera, to jednak ja jestem za.

I powiem Wam tak: niechaj te samochody przestanie się produkować choćby i teraz, zaraz. Bo to jest zaraza. Znać, czy samochody same w sobie są dobre. W porzo, jak mówią moje dzieciaki, a mam ich troje. Ale kierowcy to już inna bajka. Kupuje taki swoją furkę i najchętniej do mieszkania by nią wjechał. Stawia jak najbliżej domu. Częstokroć byle jak, byle tylko on się zmieścił. Czasem takie autko wystaje tyłem albo przodem na jezdnię i nasi kierowcy autobusów nie mają jak przejechać. Bo jaśniepaństwo samochodowe musi zaparkować.

Jedno moje dziecko mieszka na Skoroszach, drugie na Służewcu, trzecie w tych nowych blokach na Ordona. No, tak się porobiło. Ja samochodu nie mam, wielka panna nie jestem, więc autobusami do dzieci jeżdżę. I ja Wam powiem, że beret z głowy ściągam z szacunku dla naszych kierowców autobusów. Bo ulice czasami są tak zapchane, że przejechać bardzo ciężko. Samochody po jednej i po drugiej stronie jezdni. Moje



dzieci mówią, że autobus jedzie „na zapalkę”. No faktycznie, tak jest.

A jeszcze czasem z takiego autka wysiada paniusia kierowczyni czy pan wielki kierowiec i otwiera swoje lewe drzwi nie patrząc, czy coś jedzie, czy nie. Czasem autobus musi mocno przyhamować, by w te drzwi nie wjechać, jak, nie przyhamując, do stodoły.

Nie jestem jeszcze taka stara, rocznik 1966, ale pamiętam z dzieciństwa, że samochód był wtedy rzadkością. Mieszkałam w Kościelisku i jak pierwszy śnieg przysypał, to siadałam do okna i patrzyłam, jak jadą auta i jakie ładne ślady zostawiają na śniegu, takie linie zostawione przez opony. Ale wtedy to jeden samochód jechał na pół godziny. Teraz w chwilę pędzi ich dwadzieścia. Moje Kościelisko, moje Zakopane zamienia się w jeden olbrzymi parking. Każdy chce dojechać jak najbliżej. Niby idą w góry, niby się relaksować, od spalin odetchnąć, ale samochodem

wielcy państwo przyjechać muszą. Ja nie rozumiem, moja głowa tego nie pojmuje, po jakiego oscypka jechać pół Polski po to, żeby pół dnia w zakopiańskich korkach spędzić? Czy tym ludziom mało korków u siebie?

Na mój rozum samochodów jest dużo za dużo. Więc niech już będzie ten zakaz produkcji, a te autka, co są teraz, niech sobie do śmierci podochożdzą. A potem tak, jak u nas, w Kościelisku dawniej bywało: chcesz jechać, wsiadaj na sanie albo na wóz i gnaj w te pędy.

Te pojazdy z nowej epoki, elektryczne, są w takich cenach, że ja do śmierci musiałabym pracować, aby zarobić choćby na jedno koło do takiej furki. No więc mam taką nadzieję, że ludzi nie będzie stać na te, jak to mówią, „elektryki”. A jak już ktoś sobie zarobi, to będzie mądrzej jeździł i mądrzej parkował.

Chociaż, czy za pieniędzmi idzie rozum, to dalibóg też pewna nie jestem.

STARA CIOTKA

Sałatka z zupek chińskich

Jeśli ta sałatka jeszcze nie gościła na Waszym stole, po tym przepisie na pewno się to zmieni! Prosta, szybka i jaka smaczna. Ostrzegamy – uzależnia...



Składniki:

- ~ 3 dowolne zupki chińskie (np. Vifon – o różnych poziomach ostrości)
- ~ 1 niewielka kapusta pekińska
- ~ 1 mała puszka kukurydzy
- ~ 1 podwójna pierś kurczaka
- ~ jogurt naturalny
- ~ majonez

*

Sposób przygotowania:

Pokrusz makaron z zupek chińskich i wyjmij torebki z przyprawami (wykorzystasz je później do kurczaka). Zupki wsyp do dużej miski. Zalej je odrobiną gorącej wody, by lekko namiękły; około 100 ml wystarczy. Przemieszaj co jakiś czas, by równomiernie złapały wodę.

Kurczaka pokrój na małe kawałki i użyj 2 przypraw z zupek, by go doprawić. Usmażone mięso odstaw na bok, by trochę ostygło.

W tym czasie pokrój pekinę tak, jak lubisz. Ja zwykle kroję ją w cienkie paski.

Połącz makaron z kurczakiem (razem z sosem z patelni), pekiną oraz odcedzoną kukurydzą.

Teraz czas na sos – możesz dodać sam majonez, ale dobrze jest połączyć go z jogurtem naturalnym. Jest wtedy lżejszy. Może to być proporcja 1:1.

Dopraw sałatkę do smaku solą, pieprzem i pozostałą saszetką z zupki. Całość pozostaw na około godzinę w lodówce, by makaron do reszty zmiękł. Smacznego!

ANIE



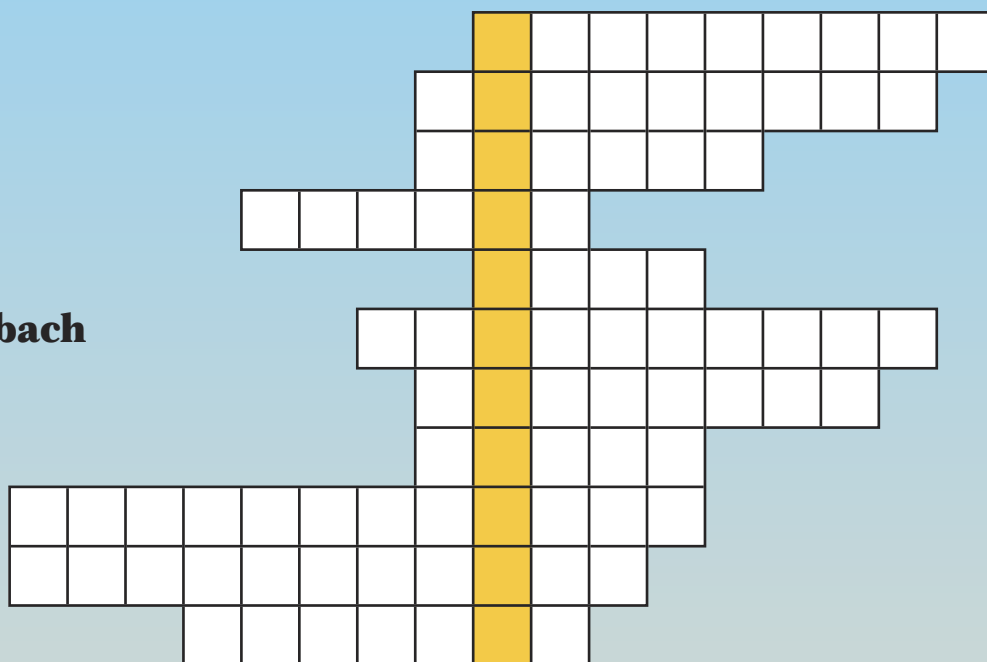
Jolka ze stolicami

Zadaniem jest wpisanie nazw stolic wymienionych krajów/regionów do diagramu. Rozwiązaniem jest hasło umieszczone w żółtej kolumnie. Kolejność przypadkowa. Do rozlosowania czeka 10 nagród. Rozwiązania proszę przesyłać

na adres: malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

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

- Polska
- USA
- Meksyk
- Kuba
- Węgry
- Norwegia
- Górski Karabach
- Litwa
- Madagaskar
- Gruzja
- Rumunia



Historia na do widzenia, czyli Kalisz i nie grzmisz

Co byście powiedzieli, gdyby 30-dniowy bilet na jedną linię np. z Raszyna czy Łomianek do Warszawy kosztował 176 zł? Powtarzam: na jedną. Nie na dwie, nie na trzy, ani tym bardziej nie na wszystkie.

Pewnie uznalibyście, że to niemożliwe, że to zdzierstwo. Tak? No to się cieszcie, że los nie rzucił Was za roгатki Kalisza. Wystarczy bowiem mieszkać kilometr od tego miasta, by za bilety płacić jak za zboże. Czyli 176 zł. Jeśli chcielibyście mieć jeszcze możliwość skorzystania z jednej linii w samym Kaliszu, zapłacicie 280 zł!

*

Co nas obchodzi Kalisz – powiecie pewnie. I jesteście w błędzie. Bo w Kaliszu, niczym w soczewce, odbija się Polska w pigułce, polskie rozdawnictwo. W tym znacym, wielkopolskim mieście trafił się dobry wujek, prezydent miasta, który obiecał swoim mieszkańcom darmową komunikację. Słowa dotrzymał. Kto jest zameldowany w Kaliszu i ma specjalną kartę, jeździ za darmo.

Nie ma jednak darmowych obiadów, więc w obowiązującej od stycznia tego roku taryfie koszty komunikacji przezucono na tych, co za miedzą – mieszkańców pobliskich gmin i miast, choćby Ostrowa Wielkopolskiego, skąd dojeżdża do Kalisza mnóstwo ludzi. Mało tego! Kursowanie

linii podmiejskich zostało mocno ograniczone. Władze miasta otwarcie mówią, że szukają oszczędności. Ludzie są wściekli, bo kilkudziesięciotysięczny Ostrów to taka Gdynia dla Gdańska, miasta bliźniaki.

*

Mieć coś za darmo, świetna rzecz, prawda? Władzę, która daje, całuje się po rękach. Tu wprowadzi darmowe przejazdy, tam fundnie basen, obniży ten czy inny podatek... Dla swoich. Dla lojalnych.

Władza, która daje, nie mówi jednak, że drugą ręką zabierze. Jeśli nie teraz, to za rok, dwa, trzy. Można oczywiście utrzymywać darmową komunikację czy rozdawać inne frukty choćby i przez dekadę. Ale przyjdzie czas płacenia rachunku. Od stycznia w Wielkopolsce rachunek ten płacą ci, którzy żyją za tabliczką z napisem Kalisz.

*

Zapewne w najbliższych miesiącach czeka nas festiwal takich czy siakich obietnic. Żyjecie w tym samym kraju, co ja i wiecie, o co chodzi.

Darmowe obiady są pyszne. Siadając do stołu warto jednak uważać, gdzie się siada, aby nie być wypchniętym za roгатki, na przykład Kalisza.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 3/2023

Hasło: 1 lub 4

- | | | |
|--------------------------|-----------------------|--------------------------|
| 1. Bartłomiej Trembiński | 5. Marcin Nosarzewski | 9. Julia Derecka |
| 2. Artur Adamczyk | 6. Paweł Salwa | 10. Mariusz Księżopolski |
| 3. Robert Jankowski | 7. Aleksandra Stępień | |
| 4. Radosław Czuba | 8. Michał Bobiński | |

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.