

KLAKSON

 **mza**

nr 5/2023 (159)
ISSN 2545 - 1316



MZA Team ma moc!

MZA Team z medalami

W Radomiu pojechaliśmy na medal, dokładniej na dwa medale. W drugich Mistrzostwach Warszawskiego Transportu Publicznego srebrny medal w klasyfikacji generalnej zdobył nasz reprezentant Krzysztof Szymański, natomiast wśród kobiet najlepsza była kierowczyni z „Kleszczowej” Monika Stanek.



Do rywalizacji na torze w Jastrzębiu koło Radomia stanęło 33 reprezentantów wszystkich firm wykonujących przewozy autobusowe dla Zarządu Transportu Miejskiego. Każda z firm prywatnych mogła wystawić po czterech zawodników, Miejskie Zakłady Autobusowe zaś po czterech z każdej zajezdni. Cały MZA Team liczył więc szesnaście osób. Drużyna przed tegorocznymi mistrzostwami ćwiczyła wcześniej na terenie lotniska na Bemowie, gdzie można sprawdzić się przede wszystkim w technikach wychodzenia z poślizgu.

Takie umiejętności na torze w Radomiu były niezbędne. Jastrząb to bowiem specjalistyczny autodrom, na którym można ćwiczyć się w jeździe slalomem ze stromego wzgórza, parkowania wielkogabarytowych pojazdów czy radzenia sobie

na specjalnej płycie poślizgowej wyposażonej w zraszacze zmiennej mocy. Takie właśnie zadania czekały na zawodników, którzy musieli je wykonywać oczywiście na czas. Do tego zadania z precyzji jazdy (dojazd ze szpicą do balonika) czy refleksu (specjalne maszyny z przyciskami zmieniającymi kolory).

Najwyższe miejsce na podium zajął reprezentant Komunikacji Miejskiej Łomianki, drugie nasz Krzysztof Szymański, trzecie zaś Grzegorz Nowicki z Arrivy. Najlepszą kobietą w stawce okazała się Monika Stanek z R-2.

Honorowym patronatem objął imprezę prezydent Rafał Trzaskowski.

Już teraz liczymy na gorący doping w przyszłym roku, tak abyśmy zajęli już całe podium.

ADSTAW



Fot. Zarząd Transportu Miejskiego, Adam Stawicki



Elektromobilność po chińsku

Pojazd jest napędzany bezkobaltowymi bateriami firmy Catl, o bardzo dużej pojemności 422 kilowatów, co pozwala na przejechanie bez doładowania (pojazd nie posiada panto-grafu) nawet 400 kilometrów. Pomaga w tym system rekuperacji, czyli odzysku energii podczas hamowania. Mimo ogromnej mocy, baterie zostały usytuowane tak (na dachu i z tyłu pojazdu), że w ogóle nie ograniczają przestrzeni pasażerskiej. Yutongiem U12, w zależności od konfiguracji miejsc, może przejechać od 80 do 90 podróży.

Napęd pojazdu zapewnia silnik centralny o mocy 260 kilowatów – okazał się efektywniejszy i bardziej niezawdony od testowanych wcześniej przez firmę jednostek montowanych w osiach kół.

Posiada wyposażenie wymagane przez Zarząd Transportu Miejskiego – przede wszystkim niską podłogę, udogodnienia



Przejechał wiele tysięcy kilometrów, żeby móc wozić warszawiaków. Najnowszy produkt z za Wielkiego Muru – elektryczny Yutong U12 rozpoczął dwunastomiesięczne testy w ramach zajezdni „Stalowa”.

dla osób niepełnosprawnych oraz klimatyzację. Dodatkowo, z myślą o pasażerach, ładowarki USB, a dla kierowców specjalne kamery 360 stopni, zapewniające pełną kontrolę przestrzeni wokół pojazdu.

Bardzo poważnie potraktowano kwestie bezpieczeństwa. Baterie pojazdu mają wbudowany własny system przeciwpożarowy, który zapewnia gaszenie w ich wnętrzu. Dodatkowo są zabezpieczone belkami stalowymi, zmniejszającymi ryzyko uszkodzenia przy zderzeniu. Stan baterii jest monitorowany całą dobę – w każdej chwili sprawdza on ich ciepłotę i sprawność.

Yutong U12 będzie testowany w Miejskich Zakładach Autobusowych przez cały rok, tak aby sprawdzić jego efektywność w warunkach zarówno letnich (dodatkowe zużycie prądu przez klimatyzację), jak i zimą (ogrzewanie).

ADSTAW

Co za noc

Okolo ośmiu tysięcy zwiedzających na zajezdni „Woronicza”, kilkadziesiąt pojazdów w parady ulicami Warszawy, wreszcie dwa nowe zabytkowe autobusy zrewitalizowane przez specjalistów ze „Stalowej” – nasza Spółka pokazała się podczas tegorocznej Nocy Muzeów z jak najlepszej strony.

Z roku na rok Miejskie Zakłady Autobusowe coraz bardziej angażują się w organizację Nocy Muzeów. W zeszłym roku po raz pierwszy umożliwiliśmy zwiedzanie zajezdni „Stalowa”, a trzy autobusy dowoziły chętnych z placu Defilad. Sukces był ogromny, kolejki nie kończyły się do późnych godzin wieczornych.

W tym roku postanowiliśmy dać naszym miłośnikom jeszcze więcej. Tym razem można było obejrzeć życie codzienne oddziału przewozów „Woronicza”, po którym jeździły aż cztery przegubowe elektryki. Oczywiście na pokładzie każdego był przewodnik, który przekazywał wiedzę o historii i aktualnościach w zajezdni. Spod Pałacu Kultury uruchomiliśmy specjalną linię R obsługiwaną oczywiście przez nasz najcenniejszy zabytek – Somuę, ale też aż sześć innych historycznych pojazdów należących do MZA i Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Efektem naszych starań było około sto kursów po zajezdni, z których skorzystało co najmniej osiem tysięcy zwiedzających.



Nie mniejszym zainteresowaniem cieszyła się coroczna Wielka Parada Autobusów i Tramwajów. Kilkadziesiąt autobusów przejechało nową trasą przez Marszałkowską, Andersa, most Gdański, Starzyńskiego, Szwedzką, al. Solidarności, plac Bankowy i ponownie Marszałkowską do Pałacu Kultury. Na części trasy w dwóch korowodach jechały obok także zabytki na szynach. Kolejny już raz paradę otwierał najstarszy pojazd we flocie MZA, czyli dziewięćdziesięcioletnia Somua. Entuzjazm miłośników wzbudziły jednak także dwa inne pojazdy zrewitalizowane w ostatnich miesiącach na terenie zajezdni „Stalowa”. Był to przegubowy Jelcz M181M zwany „odkurzaczem”, ale przede wszystkim Neoplan N4020 z roku 1999. Wóz, poza pieczołowitym remontem, otrzymał także wszystkie naklejki i dekoracje z dawnych lat, ale też „wykopane spod ziemi” wyświetlacze klapkowe podświetlane, jak dawniej, świetlówkami ultrafioletowymi.

Na przyszłoroczną Noc Muzeów zaskoczmy Was kolejnymi, odzyskanymi dla Warszawy zabytkami. Szczegóły już wkrótce.

ADSTAW



Fot. KMKM

Surma patriotycznie

Było wzniośle i bardzo patriotycznie – nasz chór Surma dał niezwykle koncert z okazji święta Konstytucji 3 maja. Sala widowiskowa w Centrum Promocji Kultury na Pradze Południe pękała w szwach.

W programie, oprócz utworów bezpośrednio związanych z tematyką uchwalenia konstytucji majowej, pojawiły się również polskie hymny i inne pieśni patriotyczne przypominające ważne wydarzenia w historii naszej ojczyzny, takie jak powstanie listopadowe, styczeniowe, pierwszą wojnę światową, powstanie warszawskie, a także przemiany jakie miały miejsce w naszym kraju

w latach 80. XX wieku.

I tak, w pierwszej części, którą dyrygował Klaudiusz Bieńko, zabrzmiały Gaude Mater, Polski Hymn Narodowy (znany także jako Mazurek Dąbrowskiego), Mazurek Trzeciego Maja (Witaj majowa jutrzeńko), Polonez Trzeciego Maja (Zgoda sejmu to sprawiła...), Boże coś Polskę i Przy sadzeniu róż, gdzie w partiach solowych wystąpili: Janusz Obara

– prezes chóru, Krzysztof Giza i Jerzy Zarzembski. Natomiast w drugiej części prowadzonej przez Agnieszkę Drażczyk zabrzmiały: Marsz Strzelców, Marsz Polonia (solo – Amelka Drażczyk), Przybyli ułani, Maki, Ojczyzno ma (w wykonaniu Elżbiety Bogdańskiej i Barbary Pijanowskiej) i Taki kraj.

W sali mającej 160 miejsc siedzących zgromadziło się około 200 miłośników pieśni patriotycznej.

KBIE, ADSTAW

MZA razem z Legią

Dwie wielkie warszawskie firmy podjęły współpracę – Miejskie Zakłady Autobusowe będą zapraszać na mecze warszawskiej Legii, a na stadionie Wojska Polskiego pojawią się spoty zachęcające do korzystania z stołecznych autobusów.

Miejskie Zakłady Autobusowe szczytują się stuletnią tradycją wożenia warszawiaków. Jesteśmy największym przewoźnikiem miejskiego transportu publicznego w Polsce. Legia Warszawa również działa od ponad stu lat – konkretnie od roku 1916. „Wojskowi” są jednym z najlepszych i najbardziej utytułowanych zespołów piłkarskich w kraju.

Teraz dwie wielkie firmy podjęły decyzję o współpracy. Na ekranach w autobusach MZA będą pojawiały się informacje o najbliższych meczach Legii. Z kolei „wojskowi” będą zachęcali swoich kibiców do korzystania z transportu publicznego podczas powrotów ze stadionu Wojska Polskiego.

Z okazji podpisania umowy przy Łazienkowskiej 3 pojawił się najnowszy elektryczny Solaris Urbino 12 Electric należący do naszej Spółki. Na dobre zagościła się też przy stadionie Wojska Polskiego nasza zabytkowa perła – Somua. Tłumy lu-

dzi robiły sobie zdjęcia przy autobusie zarówno przed meczem, jak i podczas pikniku dla fanów „eLki”.

Współpraca z Legią będzie trwała również w przyszłym sezonie piłkarskim.



Przeskrobateś? Zostaniesz ormowcem! A o tym, co zrobicieś, dowie się pół firmy

Narzekacie na kontrole ZTM? A co byście powiedzieli, gdyby mieli na Was oko milicjanci i, poza mandatem, przysyłali do kierownika zajezdni pocztówkę z informacją o Waszym występku? A tak przecież było i starsi kierowcy to pewnie pamiętają.

W latach 60. XX wieku organa porządkowe odpowiedzialne za ruch na drogach (MO) szeroko współpracowały z Miejskim Przedsiębiorstwem Autobusowym (MPA) na różnych płaszczyznach. Nie tylko karania, ale i szerokiej profilaktyki. Na różne sposoby pouczały, informowały poprzez plakaty, pogadanki i... pocztówki. Te ostatnie może w niezbyt wyszukanej formie, ale za to pełne „troski” Kierownika Inspektoratu Ruchu Drogowego MO

o kierowcę MPA. Przejawiającej się w „prośbie” o roztoczenie nad nim kontroli. Szczególnie po popełnieniu czynu naruszającego przepisy ruchu drogowego. Mniej lub bardziej poważnego. Czasami, nawet albo aż, za przejechanie na czerwonym świetle.

O ile duplikat karty pocztowej docierał do adresata w kopercie, to jej oryginał do MPA był już zwykłą pocztówką, którą mógł przeczytać każdy.

Dzisiaj, przy złowrogo brzmiącym RODO, to wręcz nie do pomyslenia, ale wówczas nikt sobie nie zawracał głowy jakąś tam ochroną danych osobowych. Odbiór post-karty w Dziale Kadr w połączeniu z rozmową u kierownika zajezdni dla wielu był nie tylko niechcianym powrotem do zdarzenia, ale i dodatkowo powodem do kolejnego tłumaczenia się i wysłuchania pouczeń, ostrzeżeń.

Propozycja nie do odrzucenia?

Niekiedy spotkanie w cztery oczy z kierownikiem nie kończyło się tylko pogadanką, ale i wysłaniem na dodatkowe kursy doszkalające lub... co większość sprawców wykroczeń najchętniej wybierała, zaangażowania się w prace społeczne. Np. wstąpienia w szeregi prężnie i dynamicznie działającego w MPA... zakładowego oddziału ORMÓ. To była taka przybudówka milicji. Ormowcy walili pałami na prawo i lewo np. demonstrujących studentów.



dokończenie artykułu na następnej stronie >>



Choć do wyboru były i inne ciekawe organizacje, jak np. Towarzystwo Trzeźwości Transportowców.

Trudno dzisiaj powiedzieć, ile takich pocztówek dotarło do MPA, ale patrząc na statystykę różnych zdarzeń drogowych popełnionych nie zawsze z winy kierowców MPA, było ich sporo. Np. w 1964 roku autobusy uczestniczyły w ponad 600 wypadkach, a wszystkich autobusów było w MPA ok. 700. O mniejszych wykroczeniach, ale również „nagradzanych” pocztówkami, statystyki milczą.

Pocztówki przychodziły nie tylko od przejętych „troską” funkcjonariuszy MO, ale także od pasażerów i różnych insty-

tucji przyznających się do współodpowiedzialności za ruch drogowy, stan ducha i ciała prowadzących pojazdy, a było ich sporo.

Pamiętaj i nie zapominaj

Te ostatnie dodatkowo prowadziły szeroką kampanię plakatową, która skrzętnie wypełniała każdy wolny skrawek ściany w dyspozytorniach, szatniach, itd. Jakby „przypadkowo” przypominając otrzymaną pocztówkę. Szeroka kampania toczyła się także na... pudełkach zapalek poprzez okazjonalne etykiety. Być może nie zawsze prezentowana tam sztuka graficzna była najwyższych lotów, ale chyba miała jakiś wpływ, bo z roku na rok powoli autobusy MPA i MZK uczestniczyły w coraz mniejszej liczbie kolizji. Nie można było tego powiedzieć o tramwajach, które niemal do początków lat 70. były „sprawcami” niemal 1/3 wszystkich wypadków w Warszawie. Tylko w samym 1964 roku było aż 48 spotkań tramwajów z autobusami. Co prawda większość z winy złego stanu tramwajów, ale i motorniczych. A nie był to rekordowy rok.

Pocztowe kukułcze jajo?

Chyba jednak najbardziej znienawidzonymi pocztówkami, które trafiały do MPA i MZK były te z nocnych, kosztownych „hotel” odwiedzanych przez pracowników w dniach wypłat. Ich adresatami byli nie tylko prowadzący pojazdy, ale i konduktorzy, mechanicy czy nawet obrzędne.

Otrzymanie takiej pocztówki, obok zapłacenia za „hotel”, było bardziej uciążliwe niż za wykroczenie drogowe. Głównie ze względu na wielokrotne tłumaczenie się, skierowania na różnego rodzaju pogadanki czy poddanie się kuracji. Mało tego, różne działające na terenie MPA czy późniejszego MZK organizacje społeczne również przejawiały „troskę” i zainteresowanie pracownikiem, który otrzymał pocztówkę. Nie zawsze było to miłe i przysparzające popularności.





Dzisiaj na ogół z takim pracownikiem nie ma rozmowy. Daje się bilet w jedną stronę, ale wówczas, przy chronicznym braku ludzi do pracy, różnych obowiązkach zakładu pracy względem pracownika, nie tylko zapewnienia pracy, trzeba było zatrudnionego resocjalizować. Czasami ze zmiennym skutkiem.

Z czasem, w początkach lat 70., „moda” na urzędowe, nie lubiane przez społeczeństwo post-karty przeminęła, głównie pod naciskiem odbiorców, a i przy poparciu różnych instytucji, które doszły do wniosku, że trzeba szanować ludzką intymność i nie afiszować pewnych drobnych wykroczeń w życiorysach.

Nareszcie ktoś mnie lubi

A skoro jesteśmy już przy pocztówkach, warto wspomnieć, że wśród potoków kart były i te wycekiwane i lubiane, jak choćby podziękowania za honorowe oddanie krwi czy zapraszające do oddania krwi. Te ostatnie szczególnie cieszące, bo dające dodatkowy dzień wytchnienia. Nie mówiąc, że i pewne poważanie i szacunek w oczach przełożonych i współpracowników.

Oczywiście były i te z czasów, najczęściej w jednym z ośrodków wczasowych MZK nad morzem czy w górach. Obowiązkowo z widokiem ośrodka wczasowego. Dzisiaj są już tylko zapisem historii, a dla wielu chwilą miłych wspomnień, skrzętnie przechowywanych w domowych szufladach, które z czasem zanikną, jak te urzędowe. W epoce telefonów komórkowych, SMS-ów, MMS-ów, za jakiś czas nikt nie będzie wiedział, co to była kartka pocztowa, że miała różny wygląd i niosła ze sobą różne treści



Mrzeżyno - Ośrodek MZK w drugiej połowie lat 60-tych XX wieku



i że nie zawsze była wypatrywana w skrzynce pocztowej. Jej czas minął, podobnie jak czas tamtej epoki, w której tak wielu „troszczyło się” o pracowników stołecznej komunikacji.

WIWO

Bartycka do remontu, Trasa Łazienkowska jak nowa



Kto tamtędy jeździ, ten wie – zaniedbana, z połatanym asfaltem, bez ścieżki rowerowej. Taka ulica trzeciej kategorii. Można odnieść wrażenie, że z centrum europejskiej stolicy wjechaliśmy gdzieś na dalekie przedmieścia miasta na krańcu świata.

Ulica Bartycka. Trzeci świat Warszawy.

Ale to się zmieni. Magistrat dał zielone światło do przebudowy. – Ta ulica wymaga gruntownej modernizacji – słyszymy w Ratuszu. – Jest za wąska, jak na „łącznik” pomiędzy ulicą Czerniakowską a Siekierkami i bardzo mocno eksploatowana (znajduje się przy niej wiele sklepów i magazynów budowlanych).

Kto się weźmie za robotę

Przetarg ogłoszony przez Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji obejmuje opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych niezbędnych do rozbudowy ul. Bartyckiej. Wykonawca przygotuje także projekt budowlany i projekty niezbędne do realizacji inwestycji.

Wybrana firma będzie miała na realizację zadania 20 miesięcy – od dnia podpisania umowy. Oferty można składać do 5 czerwca.

Dwie jezdnie i droga dla rowerów

Obecnie ul. Bartycka jest jednojezdniowa i nie posiada drogi dla rowerów. Dlatego prace projektowe obejmować będą jej rozbudowę na odcinku od ul. Czerniakowskiej do ul. Gościńiec; przebudowę ul. Nadrzeczej na odcinku od ul. Gościńiec do ul. Bananowej oraz opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla sieci kanalizacyjnej i wodociągowej w ul. Bartyckiej i ul. Nadrzeczej. Długość projektowanego odcinka to około 2 km.

Założenia dotyczące przyszłego kształtu ulicy Bartyckiej uwzględniają budowę dwóch jezdni. Przekrój, liczba, długości i przeznaczenia pasów zostaną dostosowane do aktualnych prognoz ruchu. Poza jezdniami w projekcie powinny się pojawić rozwiązania dla obustronnego ruchu pieszego, rowerowego i strefy parkowania równoległego – wzdłuż ulicy.

Powstaną tu również przystanki autobusowe i przejścia dla pieszych, a po obu stronach ulicy posadzone zostaną drzewa. Z kolei wydzielone parkingi mają być przeplatane ciągami ogrodów deszczowych.

A na Trasie beton leją

O ile na pierwsze prace na Bartyckiej jeszcze poczekamy, o tyle na Trasie Łazienkowskiej pracują, aż iskry lecą.

Przy Parku Agrykola rośnie nowy, południowy wiadukt Trasy Łazienkowskiej. Na początku maja rozpoczęło się układanie betonu. Po zakończeniu wszystkich prac, w marcu przyszłego roku, kierowcy będą mieli do dyspozycji dwa nowoczesne wiadukty łączące Śródmieście z Saską Kępą, Grochowem i Gocławiem.

Prace na wiadukcie prowadzone są na całym, mierzącym blisko pół kilometra odcinku. Powstają fundamenty, trwa szalowanie oraz zbrojenie filarów i płyty wiaduktu.

Praca wre

Przy realizacji inwestycji pracuje obecnie ponad sto osób. Poza budową wiaduktu południowego kontynuowane są prace po stronie północnej. Trwa tam profilowanie nasypów, które będą obsadzone zielenią. Budowany jest także przystanek Rozbrat 02. Jego uruchomienie planowane jest jeszcze w tym kwartale.

Kompleksowa modernizacja

Przebudowywane wiadukty Trasy Łazienkowskiej powstały wraz z pozostałą częścią Trasy i były użytkowane od 1974 r. Ze względu na pogarszający się stan techniczny konieczna była ich modernizacja.

W lipcu 2021 r. Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta podpisał umowę z firmą Skanska na przebudowę wiaduktów. Pierwszy z nich, północny, został wyłączony z ruchu pod koniec stycznia 2022 r. Ruszyła wówczas jego rozbiórka, a następnie odbudowa. W grudniu 2022 r., czyli po niespełna jedenastu miesiącach, nowy, północny wiadukt był już gotowy. Jego otwarcie umożliwiło przełączenie ruchu w obydwu kierunkach na północną stronę Trasy Łazienkowskiej i przystąpienie do prac po stronie południowej.

Inwestycja przy parku Agrykola potrwa do marca 2024 r. Na nowych wiaduktach, poza jezdniami, pojawią się obustronne ciągi pieszo-rowerowe, pochylnie poprawiające dostępność drogi dla osób z ograniczeniami ruchowymi a także nowoczesne oświetlenie. Koszt inwestycji to ok. 87,5 mln zł.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI



Kierowcy lepiej chronieni

Dobre zmiany:
będzie bezpieczniej!

Panie kierowczynie i panowie kierowcy: wkrótce staniecie się funkcjonariuszami publicznymi. Oznacza to lepszą ochroną prawną podczas wykonywania obowiązków. Ktoś, kto będzie na Was bluzgał, groził, albo Was pobije, poniesie surowszą karę.

Niebezpiecznie za kółkiem

Ta zmiana to skutek coraz większej agresji pasażerów. Mówiąc krótko – naród dziczeje. Nie ma praktycznie tygodnia, żeby nie było awantury z kierowcą lub motorniczym. Zdarzają się pobicia naszych pracowników.

I tak jest, niestety, nie tylko w stolicy. Problem występuje nawet w niedużych, wydawałoby się, spokojnych miastach, jak Jelenia Góra czy Koszalin.

Posłowie byli na „tak”

W listopadzie ubiegłego roku do Sejmu trafił projekt o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a w kwietniu tego roku Sejm niemalże

jednogłośnie uchwalił jej nowelizację (443 głosy za i jedynie 4 przeciw). Następnie dokument bez poprawek przyjął Senat. By ustawa weszła w życie, potrzebny jest już tylko podpis Prezydenta RP Andrzeja Dudy. W czasie, gdy ten numer Klaksonu był w przygotowaniu, nie wiedzieliśmy jeszcze, jaką decyzję podejmie Prezydent.

Prestiż i bezpieczeństwo

Co w praktyce oznaczają szykowane zmiany? Zwiększają bezpieczeństwo prowadzących. Obecnie, jeśli ktoś prowadzącemu naubliża lub naruszy jego nietykalność cielesną, jest w praktyce bezkarny. Ściganie takiego żuła następu-

je na wniosek pokrzywdzonego pracownika. Mało kto chce się szarpać i chodzić po sądach.

Gdy kierujący staną się funkcjonariuszami publicznymi, to ściganie takich incydentów nastąpi „z urzędu” i grozi za to wyższa kara – nawet do trzech lat pozbawienia wolności (obecnie – gdy nie są funkcjonariuszami publicznymi – tylko do roku) jeśli było to „tylko” zwykłe szarpanie lub aż do dwunastu lat – jeśli była to napaść.

Kierowca jak poseł czy sędzia

Zwiększy się też prestiż zawodu. Kierowcy i motorniczowie dołączą do elitarnej grupy m.in. posłów, senatorów, sędziów, prokuratorów oraz pracowników administracji rządowej. Z ochrony takiej korzystają także ratownicy medyczni.

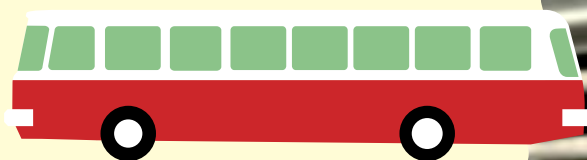
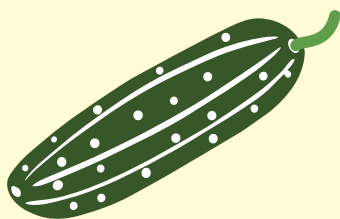
Czekamy, Panie Prezydencie

Teraz więc ruch w dobrą stronę należy do Prezydenta RP. Jeśli ustawę podpisze, wejdzie ona w życie nie od razu, a dopiero po jakimś czasie – zwykle kilku tygodniach od chwili podpisania. Nie dlatego, że ktoś ma jakąś złą wolę. Przy każdej ustawie obowiązuje bowiem tzw. vacatio legis – okres między publikacją aktu prawnego a jego wejściem w życie. Chodzi o to, by wszyscy mieli czas zapoznać się z nowymi zasadami.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI



MZA x OGÓRKI



Dostępne na
sklep.mza.waw.pl



Gdy ławka czeka na autobus

Czyli co nas ostatnio urzekło w skargach od pasażerów

Hełoł, lejdis end džentelmen! Dawno już nie cytowaliśmy „humoru skarg”, przy którym humor zeszytów szkolnych to mały pikuś. A kwiatków mamy tyle, że można by urządzić całkiem ładny kwietnik.

Pasażerowie w swoich nerwach nie zawsze czytają, co piszą, a potem my zastanawiamy się, co też im w duszy gra.

Ale jesteśmy spoko człowieki, dobrze wychowane i zawsze skore do pomocy.

Ławko, zaczekaj chwilę!

Na jednej z peryferyjnych linii, zapomnieliśmy już której, zgromadziła się na przystanku grupka osób. Przystanek był na żądanie, autobusu długo nie było, więc naród rozsiadł się na ławce. Gdy wreszcie Solaris zjawił się na horyzoncie, nikt nie zamachał.

– A przecież cała ławka czekała na ten autobus! – pisze do nas jedna z pasażerek, rozżalona, że nie pojechała.

Droga Pani! Jakby to powiedzieć: skoro to ławka czekała, niech ławka pisze skargę. A pasażerom doradzamy machanie...

Bez wychowania!

Oj, jakąś rozmowę wychowawczą powinniśmy przeprowadzić z kierującym z linii 145. Mijał on przystanek „Cmentarz” w naszych ulubionych Ząbkach. Jest to przystanek na żądanie. A co zrobił kierowca? „Przejechał przystanek bez wychowania” – pisze do nas pani Marcelina z Ząbek.

Droga Marcelo, pogadamy z szoferem, aby był bardziej wychowany. Zwłaszcza w pobliżu ząbkowskiego cmentarza.

A może go nie lubi?

Z tym wsiadaniem i zatrzymywaniem są w ogóle takie problemy, że mózg paruje. Zastanawiamy się, co też się wydarzyło na Puławskiej, gdzie, cytujemy treść zażalenia dosłownie: „Autobus nie zatrzymał się, aby wsiąść do autobusu”.

No, może po prostu ten autobus, do którego miał wsiąść inny autobus, po prostu go nie lubi. Autobusy też mają swoje humory.

Wściekły guzik

Halo, Białółko! Czy czyta nas pani Mariola? Jeśli tak, to proszę sobie przypomnieć, Mariolu, jak tam było z wozem linii 509? Bo piszesz, złotko, tak: „wściekałam przycisk otwierania drzwi, ale nie otworzyły się”.

Straszne. Ten przycisk musiał być jakiś wściekły.



A ja stoję pod mostem i stoję...

A czy czyta nas pan Konrad, który nie mógł się doczekać autobusu linii 185? Faktycznie, z regularnością tej

linii jest deczko niefajnie. Pan Konrad zadaje nam więc pytanie, cytujemy: „Jak możecie mi zrekompensować stanie pod mostem Gdańskim pół godziny?”

Konrad, no co ci chłopie możemy powiedzieć? Przepraszamy, że musiałeś tyle czekać. Stanie pod mostem to nic fajnego. Ale przynajmniej na

nasz kierowca „nie otworzył drzwi cho-remu na cukrzycę przez posiadanie roweru”.

Taki żal zgłosił Marek z Marek.

Marek, obiecujemy: poprawimy się. Czego i tobie życzymy.

Człowiek z przebitą oponą

Inny znowu przykład bezduszości kierowców podaje nasza skargowiczka z Targówka. Jadąc do centrum wozem linii 160 zauważyła, że „chłopiec (z rowerem – przyp. red.) miał przebitą oponę”.

Dobrze że nie było nas w tym autobusie. Widok takiego dziecka nie byłby przyjemny...

Brawa, wielkie brawa

No to teraz nasza ulubiona linia 503, samo centrum. Wsiada pani Natalia. I co się dzieje? Tak do nas pisze: „kierowca przyklasnął mój plecak”.

No, sorry, nie jest to powód do braw. Może w plecaku był jakiś słownik poprawnej polszczyzny?

Nie idź tą drogą!

No to jeszcze pozostaniemy w centrum, w rejonie Anielewicza, gdzie kierowca, znów cytując, „przechodząc przez przejście zajechał mi drogę”...

Tak napisał do nas Sławomir. Nie, nie Ślubowski. Ale mieć takiego imiennika to siara.

Zamyślony?

Bywa, że między pasażerami a kierowcami dochodzi do nieporozumień. No, taki lajf. Nie mamy nagrań, nie możemy posłuchać. A szkoda, bo radzi bylibyśmy nadstawić ucha aby usłyszeć, co działo się w linii 105, gdzie, jak twierdzi pani Bożena, „kierowca mnie zamyślał”.

Siarka gratis

A propos tej substancji. „Chciałabym złożyć siarkę na kursowanie linii 106” – zwierza się nam pani Katarzyna.

Pani Kasiu, umówmy się: wystarczy skarga. Siarki nam nie trzeba.

Wpłatomat?

Są problemy z rowerzystami, prawda? A to kierowcy ich zwymyślają, a to oni kierowców. No, taka żizn, jakby powiedzieli bracia ze Wschodu. Rozumie-my wszystko, ale tego, co zaszło na linii 184 – nie bardzo. Pani Monika pisze do nas tak: „Kierowca wpłacił pasażera z rowerem”.

Ciekawe, czy od tej wpłaty będą jakieś odsetki?

A co się porobiło na linii 190? Otóż

Może i racja?

Bardzo często pasażerowie mają rację. Nasz klient to przecież nasz pan. Co się zdarzyło na metrze Wilanowska, to już dokładnie nie pamiętamy. Ale pewne jest, że stał tam autobus, do którego chciał wsiąść Tomek, co studiuje filozofię na Uniwerku (tak przynajmniej twierdzi). Tomkowi ta sztuka się nie udała, drzwi do pojazdu były już zamknięte. No i co Ty na to, Tomku?

„Wydaje mi się że autobus po to stoi na pętli, by do niego wsiadać” – pisze rozżalony Tomasz.

Chłopie, może i racja jest po Twojej stronie. Ale to kierowca rządzi autobusem. I, jak widzisz, to, że masz rację, nie znaczy, że wsiądziesz.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

Panowie, o co wam chodzi?

20 kwietnia

Wieczorem, na Marszałkowskiej w pobliżu placu Konstytucji, spotkało się dwóch naszych kierujących.

Według relacji kierowcy linii 3/501 nr. tab. 8328 po zatrzymaniu się przed sygnalizatorem (czerwone światło) do autobusu podszedł kierowca z linii 2/520 tab. 5427 i szarpnął za szybę przesuwając z lewej strony kabiny kierowcy, powodując jej rozbitcie. Według relacji kierowcy linii 2/520 podszedł on do kabiny autobusu tab. 8328 i próbował odsunąć szybę przesuwając w celu wyjaśnienia wcześniejszej sytuacji na drodze. Jednak kierowca z autobusu tab. 8328 uniemożliwiał mu to poprzez silne zamykanie (zasuwanie) i w tym momencie doszło do uszkodzenia szyby. Obydwaj kierowcy sprawdzeni, trzeźwi.



– Plan jest prosty. Prawy sierpowy, lewy podbródkowy, a jak nie zadziała – szarp za okno!

Brawa dla kierowcy 7/509

21 kwietnia

Kierujący udzielał pomocy przechodniowi, który leżał na chodniku w pobliżu przystanku Milenijna 02.

Szacunek!

Miłośnik komunikacji?

24 kwietnia

Dlaczego 1/738 zaliczyło spóźnienie? Wszystko przez bezpańskiego psa. Zwierzę wsiadło do autobusu i ani myślało go opuścić. Wszelkie próby wytłumaczenia stworzeniu, że autobus dojechał do Radzymina i należy grzecznie wyjść, spełzły na niczym. Do psa wezwano policję i dopiero argument siły zadziałał na stworzenie.

A naszym zdaniem to był taki początkujący, psi miłośnik komunikacji i powinien dostać darmowy bilet. Plus kaganiec.

Bum na rondzie

24 kwietnia

Na rondzie Mościckiego 08/142 przyładował w barierę energochłonną, a wszystko przez – jak twierdzi kierowcy – jakiegoś pirata drogowego, który zmieniając pas ruchu zmusił naszego kierowcę do zmiany kierunku jazdy.

Popołudnie na Chełmżyńskiej...

25 kwietnia

Jeśli pasażerowie kilku brygad z linii 145 nie mieli planów na popołudnie, to PKP spędzenie wolnego czasu im zaplanowały. W autobusach. Autobusy utknęły w korku na Chełmżyńskiej, pod zaporami.

Spędzony w autobusach czas pasażerowie mogli spędzić na przykład na pozdrowieniu dla kolejarzy. Ale nie wolno nam przytaczać, co ludzie mówili.

Tego samego dnia zepsuły się też zapory w Falenicy.

Tu również uziemieni pasażerowie mogli powiedzieć, co myślą o kolejowym porządku.

Coś nie poszło przy skręcie

26 kwietnia

Na skrzyżowaniu Ludna/Solec kierowca z linii 127 skręcał w prawo. Coś jednak nie wyszło i autobus się zablokował. Całe skrzyżowanie, ze wszystkimi relacjami na nim – także. Ponieważ rzecz miała się po południu, to zamieszanie zrobiło się potężne.

Śpię! Nie budzić!

26 kwietnia

Kierowca 62/731 był przekonany, że śpiąca i niereagująca na próby obudzenia, pasażerka może być chora. Była godzina 18:04, o tej porze normalni ludzie nie śpią. Kierowca wezwał więc pogotowie. Zanim przyjechała karetka pani ocknęła się, stwierdziła, że nic jej nie jest. I tak po prostu wysiadła na jednym z kolejnych przystanków...



– O, przepraszam, nie zauważyłem, że to kuszетка!

Czy pasażer miał rację?**27 kwietnia**

Pasażer autobusu linii 167 nazwał kierowcę „idiotą”, gdyż kierujący miał się dopuścić przejazdu przez skrzyżowanie Rakowieckiej z Wiśniową na żółtym świetle. Ale to nie koniec tej historii. Pan kierujący troszkę się zdenerwował. Zatrzymał autobus na przystanku, wyszedł z kabiny i złapał pasażera za ubranie, następnie odepchnął. Przyjechała policja, uruchomiono rezerwę.

Nie popisał się nasz kierowca, oj nie popisał.

Pomógł zakrwawionemu**28 kwietnia**

Brawa dla kierowcy 10/136 za udzielenie pomocy zakrwawionemu, leżącemu na chodniku, mężczyźnie.

A na Chełmżyńskiej znowu to samo...**29 kwietnia**

Tym razem zapory zepsuły się rano, przed ósmą. Na szczęście była to sobota, ludzi niewielu. Uziemione zostały dwie brygady z linii 145.

Wybuchowy autobus**30 kwietnia**

Sporo strachu najedli się pasażerowie autobusu linii 148. Na wysokości przystanku Siekierki-Sanktuarium 02 doszło do wystrzału opony. Na szczęście na strachu się skończyło.

Chciała podjechać na Marymont?**4 maja**

O świcie w Białobrzegach, na wysokości przystanku Port Pilawa 02, wprost pod 705 wbiegła sarna. Kierująca nie miała szans wyhamować. Droga sarno: po pierwsze: przystanek ten jest na żąda-

nie. Chcesz jechać, to machaj, kierująca na pewno cię zabierze. Po drugie, w kierunku Marymontu obowiązuje przystanek Port Pilawa 01. Chcesz do miasta, to naucz się kochana rozkładać.



– Zwykle w podziemia biegną na 705.

Nie rusz cudzego...**9 maja**

W 1/720 pasażer z plecakiem stanął we wnęce na wózki. I przypiął tam swój bagaż. Kierowca poprosił o odpięcie. Pasażer odmówił. No to kierowca sam odpiął bagaż. To z kolei nie spodobało się pasażerowi, który odepchnął kierowcę od swojej własności i zaczął mu ubliżać.

Przyjechała policja. Uznała, że zdarzenie jest na tyle błahе, że nie ma o co drzeć kotów.

Zapaszek powaliłby strażników?**10 maja**

Z samego rana 2/514 wypełnił zapach pasażera, który, co tu dużo mówić, nie ma możliwości regularnych kąpieli. Zapach był na tyle mocny, że poproszono o wyproszenie pasażera Straż Miejską. Ta jednak odmówiła.

I wcale się nie dziwimy. Taki odór może powalić słonia, a co dopiero naszych delikatnych strażników.

O co im poszło – nie wie nikt...**12 maja**

W 1/N34 na Ursynowie do oczu skończyli sobie pasażerowie. O co im poszło – trudno dociekać. Fakt, że wymiana zdań przekształciła się w bójkę. Przyjechała policja i pogotowie.

Autobusie, gdzie jesteś?**13 maja**

O godzinie 8:35 ekspedytor MZA z ekspedycji Chomiczówka poinformował CR o braku przyjazdu brygady 57/180 na kraniec. Gdzie podział się autobus? Ustalono, że oddział R-4 „Stalowa” od początku kursowania nie zapewnił obsady na ww. brygadzie.

Awanturowali się na Marsa**14 maja**

Świt już się robił, gdy w 2/N24 na ul. Marsa kilku pasażerów wymieniało ze sobą uwagi. Były to wypowiedzi na tyle ekstrawertyczne, że trzeba było wezwać policję.

Na Chełmżyńską można liczyć**14 maja**

Z samego rana znowu zamknęły się na kilkanaście minut rogatki na przejeździe na Chełmżyńskiej. No co możemy sensownego napisać? Dziękujemy wam, drodzy kolejarze, za chwilę „cudownego relaksu”.



Plotki starej ciotki

Ostatnio coraz jest więcej okazji do przejażdżek zabytkowymi autobusami albo tramwajami. Jak nie Noc Muzeów to jakiś piknik, festyn, czy coś w tym gatunku. Niemal w każdym dużym mieście coś podobnego się organizuje i polega to z grubsza na tym, że wyciąga się z hangaru śliczniutki stary autobus, zaczyna on robić takie prrr, prr, w końcu rusza i zabiera ucieszoną gawiedź w podróż, najczęściej niedługą, bo o antyki trzeba dbać.

Zachwytom dzieciaków i ich rodziców nie ma końca.

Też jestem już nieco antyczna, też lubię posłuchać tego pyrkotu silnika, a nawet maskę silnika w „ogórku” dotknąć. Ta maska to cudnioko! Jak byłam młoda, to biliśmy się, żeby tylko przy masce siedzieć, a najlepiej na pierwszym fotelu obok kierowcy.

Ale wiecie co? Nie obrażcie się, ale mnie wcale do tych starych autobusów

i tramwajów nietęskno. Prawda to prawdziwa: one są przepiękniutkie, niczym, nie przymierzając, Giewont albo Rysy. Ja jestem kobita z Kościeliska, więc się nie gniewajcie za te porównania.

No ale tak jest: Giewont piękny, Kościelec prześliczny, a i Rysy niczego sobie. No, ale czy ktoś z Was by chciał siedzieć na takiej górze tydzień?

No widzicie. Z tymi zabytkami tak samo: jak człowiek się przejedzie po placu w dwa kółka, to aż twarz promienieje i żyć się chce.

Ale gdyby Wam teraz przyszło tak na co dzień do pracy jeździć takimi ogórkami czy Sanami, czy jeszcze innymi, to szybko byście zatęsknili za tym, co teraz macie.

Ja jestem rocznik 1966, więc ogórki pamiętam, jakby to wczoraj było. Stopnie były tak wysokie, że jak nie umiałeś whopsać jak kangur, albo nie daj Boże, byłeś, a raczej byłaś, z wózkiem, no to problem był duży. Ciemno w tych autobusach było jak w jaskini Mroźnej. Okna tak małe, że niewiele się widziało.

No, a skoro poruszałam zimno – nie pamiętacie już pewnie, że w przegubowych ikarusach, za harmonią, nie było ogrzewania? No widzicie. A ja pamiętam. Ile to razy człowiek na kość zmarł, a zimy w tamtych latach to potrafiły dać

do wiwatu, oj, potrafiły.

A coś Wam jeszcze na ucho powiem: nie było WiFi czy jak to się dokładnie nazywa, w tych zabytkach. I nie było tych elektronicznych wyświetlaczy, za ile minut odjazd, oj, nie było.

Ja nie wiem, czy młodzież by się potrafiła odnaleźć teraz w tramwaju, gdzie stało się na stopniach, taki był tłok. A jak piszczały te tramwaje na zakrętach, to Jezusie, aż ciarki szły.

No a teraz to się młodzież zachwyca i na Nocy Muzeów, gdzie ja też byłam, bo wiek już prawie muzealny, wiele młodzieży widziałam. I ja się bardzo cieszę, że tyle jest w ludziach potrzeby, jak to się ładnie mówi, poobcowania z komunikacją.

Tylko, Kochani, proszę mam małą, jako ten antyk, który na własnej skórze odczuwał jak się dawniej jeździło: nie twórzcie mitów, że to były tak wspańskie autobusy i tramwaje. Bo to guzik prawda. Nie były. Były biedne, jak kościelne myszy, bo i kraj nasz był biedny i jeszcze 25 lat temu mogliśmy sobie co najwyżej pomarzyć o niskopodłogowych tramwajach.

Nie tęsknijmy do czegoś, za czym tęsknić nie warto.

STARA CIOTKA



Po pracy *gasi pożary*

Trzeba naprawdę wielkiego serca, żeby poświęcać się pomocy innym. Dziś w cyklu #zainspiruj się przedstawiamy strażaczkę ochotniczkę! Poznajcie Paulinę Jaworską ze Stalowej, która od wielu lat prężnie działa w OSP. Co więcej, to właśnie wóz strażacki zmobilizował ją do poszerzenia uprawnień do kierowania dużymi pojazdami... I tak właśnie znalazła się za sterami autobusu.

Jak długo działasz w OSP?

W szeregach OSP działałam od 2015 roku.

Skąd pomysł, żeby wstąpić w szeregi straży jako ochotniczka?

Pomysł podrzuciła mi moja wieloletnia koleżanka, której cała rodzina udziela się w straży. Kiedy ja zaczęłam interesować się wstąpieniem do OSP, była to stosunkowo młoda jednostka, która szukała tzw. „świeżej krwi”.

Czym się tam zajmujesz? Masz jakieś konkretne zadania?

Oczywiście na początku byłam zwykłym „szaraczkiem” bez szkoleń. Następnie Naczelnik OSP wysłał mnie na szkolenia – strażak ratownik I i II stopnia, a potem – idąc za ciosem – zostałam przeszkolona również z Kwalifikowanej Pierwszej Pomocy (KPP). Z racji, że niestety chętnych do wyjazdu było wiele, ale często nie było kierowcy, to w sumie specjalnie dla OSP zrobiłam prawo jazdy na kat. C, szkolenie na prowadzenie pojazdów uprzywilejowanych, a żeby „formalności stało się zadość” zgłosiłam się na szkolenie „kierowca i konserwator sprzętów” i od tamtego momentu stałam się pełnoprawnym kierowcą w straży. W sumie za sterami tego naszego strażackiego Stara 244 z 1984 r. wpadłam na pomysł, żeby zrobić prawo jazdy kat. D! ;-)

Co daje Ci bycie strażaczką ochotniczką?

Strażak ochotnik – to zadanie szalenie odważne, nie każdy jest w stanie podjąć ryzyko utraty własnego zdrowia i życia celem uratowania drugiego człowieka, a taką decyzję w sumie podejmuje każdy strażak wsiadając do wozu, jadąc na alarm. Aczkolwiek ta euforia po udanej akcji

jest nie do opisania. Co mi daje bycie strażakiem? Satysfakcję z niesienia pomocy innym – przede wszystkim.

Czy często wyjeżdżasz na akcje? Była taka, która szczególnie zapadła Ci w pamięć?

Często wyjeżdżałam do akcji. Przez ostatni rok miałam przymusowy „urlop”, ale z reguły jestem jednym z pierwszych kierowców do wyjazdu.

Do jakich zdarzeń najczęściej jeździcie?

Najwięcej zdarzeń w naszej okolicy to w większości pożary łąk i lasów oraz liczne zalania, podtopienia podczas ulew czy roztopów. Oczywiście zdarzają się też różne kolizje czy inne zabezpieczenia miejsc zdarzenia. Ach, i oczywiście, jak już nadejdzie sezon, to „usuwanie błonkoskrzydłych”, czyli jak gniazdo szerszeni czy os zagraża bezpieczeństwu ludzi, to też się tym zajmujemy. :-)

Jak godzisz swoją pasję z pracą i życiem rodzinnym?

Czasami jest to ciężkie zadanie! Aczkolwiek wszyscy w okolicy wiedzą, że bardzo udzielam się w OSP, więc jak jest akcja, to już czasami się zdarzało, że sąsiadka czy nieopodal mieszkająca przyjaciółka musiała pomóc mi w opiece nad dziećmi, bo akcja np. się przedłużyła. Tak samo z pracą, już nie raz zdarzyło się, że w czasie wielogodzinnej akcji zamienialiśmy się z innymi kierowcami OSP, ponieważ któreś z nas następnego dnia musiało iść do pracy.

Czy udało Ci się kogoś „zarazić” swoją pasją?

Mam kilku znajomych, którzy również zdecydowali się dołączyć do OSP, ale w sumie najfajniej jest „zarazić” dzieci organizując np. szkolenia w pobliskiej szkole. Kilka lat temu, współpracując z WOŚP, ukończyłam szkolenie pozwalające mi na organizację takich spotkań w szkołach i innych placówkach celem nauki innych, na czym polega RKO.

Jak na Twoje zajęcie reagują bliscy?

Uczucia są mieszane. Niektórzy nie rozumieją, ale zdecydowana większość jednak się stara, wspiera, i nawet pomaga, co mnie niezmiernie cieszy!

AGNIESZKA NIEPYTALSKA



Trener naszych lekkoatletek

Z Jarosławem Skrzyszowskim, Trenerem Roku 2022 rozmawia Beata Wiśniewska

Co Pana łączy z Warszawą?

Mieszkam w Warszawie od 1996 r. Przeprowadziłem się do stolicy z Trójmiasta, gdzie studiowałem, w związku z podjęciem pracy w polskim oddziale jednej z międzynarodowych firm. W Warszawie urodziły się moje dwie córki, które nie zamieniłyby tego miasta na żadne inne.

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

Bardzo lubię klimatyczny Żoliborz, gdzie mieszkałem przez kilka lat. Teraz moim ulubionym miejscem jest Wesoła, gdzie mieszkam w pięknej leśnej okolicy.

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

Ogromne wrażenie robi na mnie to, jak Warszawa dynamicznie się zmienia. Jak jest otwarta na ludzi, z jakiegokolwiek zakątka Polski czy świata pochodzą oraz to, jak stała się miastem z architekturą i standardem życia na europejskim poziomie.

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

Bardzo cenię sobie punktualność komunikacji autobusowej. Doświadczam tego na co dzień, kiedy dowożę córkę – w ostatniej chwili – na przystanek, w sytuacji, kiedy nie może ona zmusić się do wstania, by zdążyć na pierwszą lekcję w swoim liceum.

Co najbardziej lubi Pan w pracy trenera? A może widzi Pan też jakieś jej wady?

W pracy trenera doświadczam, w bardzo krótkim czasie, np. kilku miesięcy, tak wielu ekstremalnych emocji, zarówno tych pozytywnych, jak i negatywnych, które w innej pracy zdarzają się bardzo rzadko, a czasami wcale. Lubię konieczność łączenia wiedzy z kreatywnością i intuicją. Świetną sprawą jest też to, że dzięki sportowi mam

bardzo interesujących i nieszablonowych znajomych z całego świata.

Z Pańskiego doświadczenia, jakie wartości i cechy mają największy wpływ na osiągnięcie celów i sukcesów w sporcie?

W sporcie kluczowy jest talent, przekonanie o swojej wyjątkowości, mądra, konsekwentna praca i szczypta szczęścia.

Warszawa wybrała Pana Trenerem Roku 2022. Jak Pan się z tym czuje? Czym jest dla Pana ten tytuł?

Ten Tytuł to ogromna satysfakcja, że zostały dostrzeżone osiągnięcia moich zawodniczek, Ani Kiełbasińskiej i Pii Skrzyszowskiej, które razem zdobyły 5 medali na Mistrzostwach Europy w Lekkiej Atletyce w Monachium w 2022 r. i są czołowymi zawodniczkami na świecie w swoich konkurencjach tzn. odpowiednio w biegu na 400 m i 100 m przez płotki. Myślę, że jest niezmiernie trudno porównać sportowe osiągnięcia w różnych dyscyplinach. Jak porównać osiągnięcia w grach zespołowych do tych w dyscyplinach indywidualnych? Są dyscypliny bardziej popularne czy bardziej widowiskowe, ale czy to oznacza, że osiągnięcia sportowców z dyscyplin bardziej niszowych, czy trudniej dostępnych są mniej wartościowe? Zadanie, jakie stanęło przed kapitułą wybierającą Trenera Roku w Warszawie było zatem niezmiernie trudne. Lekkoatletyka, którą się zajmuję, jest dyscypliną najbardziej dostępną, w której prawie każdy z nas kiedyś spróbował swoich sił np. w szkole czy w biegach ulicznych itp. Konkurencja jest ogromna, ponieważ światowa federacja lekkoatletyczna World Athletics skupia ponad 220 federacji krajowych na całym świecie. Przypuszczam, że to był również jeden z argumentów, który wzięła pod uwagę kapituła przy wyborze Trenera Roku.

Jak najbardziej lubi Pan spędzać wolny czas?

Kiedy jestem w Warszawie, uwielbiam rodzinnie pójść do jakiejś restauracji z nietuzinkową kuchnią, których jest w stolicy coraz więcej. Mam też swoje wymarzone siedli-



sko w głębi lasu, w otoczeniu jezior na moich ukochanych Kaszubach. To coś zupełnie innego niż atrakcje nowoczesnego miasta, a obcowanie z naturą i obserwowanie ptaków drapieżnych to jedna z moich pasji.

Jakie ma Pan plan na najbliższą przyszłość – sportowe i prywatne?

Moje plany sportowe pokrywają się z prywatnymi, rodzinnymi. Zbliżają się Mistrzostwa Świata w Budapeszcie oraz przyszłoroczne Igrzyska Olimpijskie w Paryżu i planuję, by tam moje podopieczne walczyły o najwyższe laury, czyli medale... i je zdobyły.

Tiramisu truskawkowe

Fantastyczny deser, któremu ciężko się oprzeć! To naprawdę fajna alternatywa dla tradycyjnego włoskiego tiramisu. Z dodatkiem świeżych, słodkich truskawek smakuje obłędnie.



Składniki:

- 🌀 serek mascarpone – 500 g
- 🌀 żółtko z jajka – 3 sztuki
- 🌀 truskawki świeże – 400 g
- 🌀 biszkopty podłużne – 1 duża paczka
- 🌀 żelatyna – 1 łyżeczka
- 🌀 cukier puder – 2 łyżki

*

Sposób przygotowania:

1. Truskawki myjemy, osuszamy i usuwamy z nich szypułki. Kilka odkładamy na bok do dekoracji. Resztę miksujemy, podgrzewamy i rozpuszczamy w nich łyżeczkę żelatyny. Tak przygotowane studzimy.
2. W międzyczasie przygotowujemy krem mascarpone. Żółtka ubijamy z cukrem pudrem. Do miski przekładamy serek. Ucieramy go dodając stopniowo utarte na puch żółtka.
3. Gdy mus truskawkowy ostygnie, maczamy w nim biszkopty. Dno formy o wymiarach 24 x 16 cm wykładamy tak przygotowanymi biszkoptami. Biszkopty delikatnie polewamy musem, by wypełnił szczeliny pomiędzy nimi.
4. Na biszkopty wykładamy połowę kremu mascarpone.
5. Na krem ponownie wykładamy warstwę biszkoptów obtoczonych w musie truskawkowym.
6. Całość przykrywamy pozostałą częścią kremu i dekorujemy świeżymi truskawkami pokrojonymi w plastry. Ciasto odstawiamy do chłodu, by krem zastygł.

ANIE



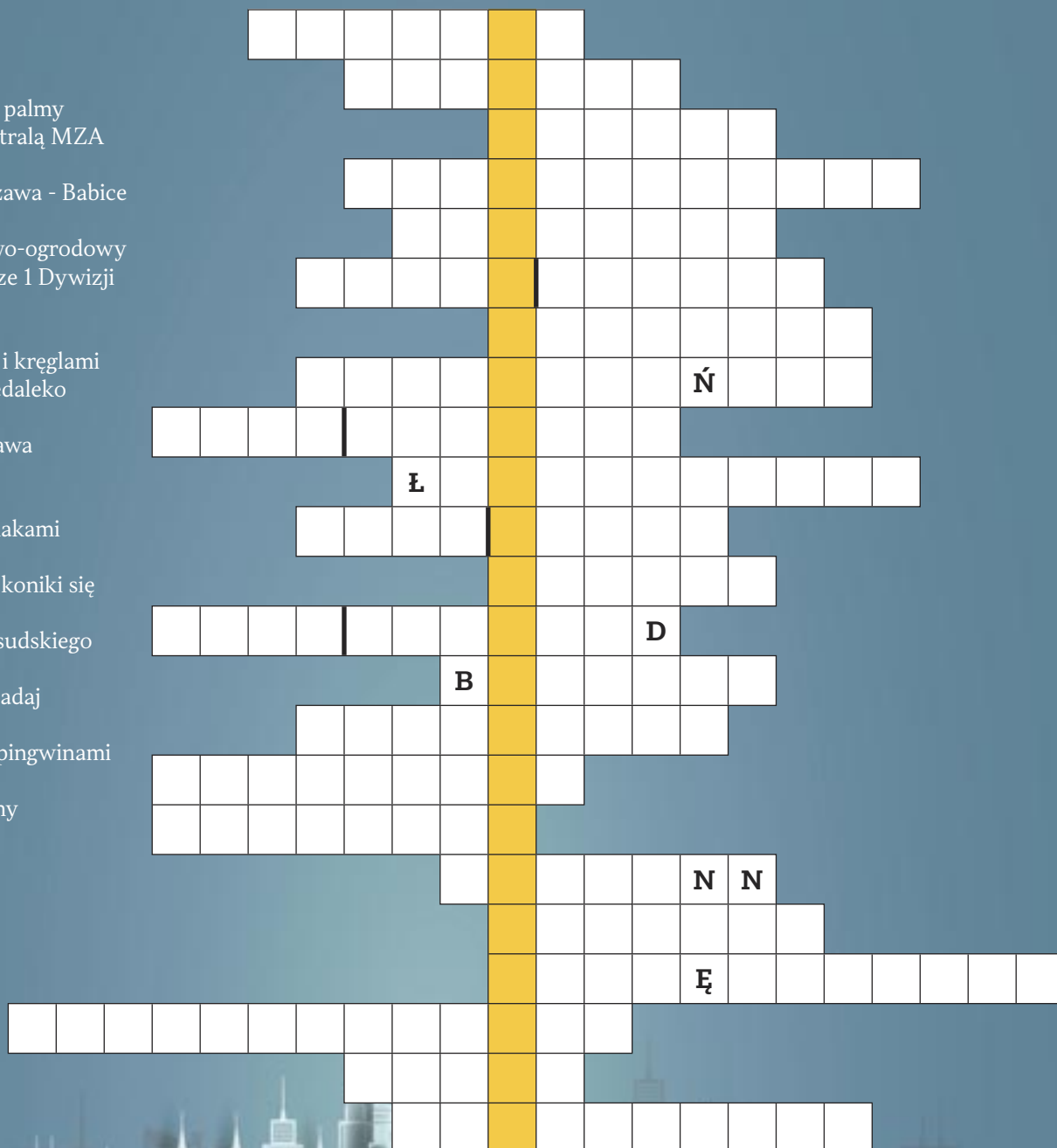
WARSZAWA DA SIĘ LUBIĆ

Zadaniem jest wpisanie nazw ulic, dzielnic i obszarów Warszawy do diagramu. Rozwiązaniem jest hasło umieszczone w żółtej kolumnie. Kolejność przypadkowa. Do rozlosowania czeka 10 nagród.

Rozwiązania proszę przysyłać na adres: malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl

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

- tam Pekin
- zaczyna się od palmy
- dzielnica z centralą MZA
- R-3
- lotnisko Warszawa - Babice
- tam Zygmunt
- zespół pałacowo-ogrodowy
- park na skwerze 1 Dywizji Pancernej WP
- R-2
- z Koźmińskim i kregłami
- Królewskie niedaleko Belwederu
- 01-710 Warszawa
- tam cytadela
- R-4
- Wiślane z hamakami
- centrum nauki
- w tej dzielnicy koniki się ścigają
- stadion im. Piłsudskiego
- R-1
- tu na narty wpadaj
- z syrenką
- gdzie małpy z pingwinami szaleją
- Aleje na Włochy



Historia na do widzenia, czyli nie szkoda mi tych kierowców

Media alarmują, że coraz więcej kierowców traci prawo jazdy. Fakt: wystarczy „zarobić” 25 punktów karnych i już żegnamy się z tym dokumentem.

Wystarczy też przekroczyć prędkość o 50 km/h w terenie zabudowanym, by z prawkiem pożegnać się na trzy miesiące. Prawda. Przepisy są bardzo surowe.

Wybaczenie, ale nie żal mi tych kierowców. Niektórzy z nich nigdy nie powinni dostać uprawnień do prowadzenia samochodów.

Aby zostać lekarzem, trzeba przebrnąć przez bardzo ciężkie studia. Podobnie, aby zostać prawnikiem. Nawet do pracy na wysokościach potrzebne są uprawnienia. W operze też nie przyjmą do śpiewania kogoś z ulicy. Do baletu także trzeba mieć predyspozycje. Nie wystarczy tylko chcieć. Z niewiadomych powodów uznaliśmy, że prowadzić samochód może każdy, kto odróżnia kolory i jako tako widzi. No i nie polegnie na placu manewrowym.

To przekonanie fałszywe. Wśród tych, co siadają za kółko nie brak osób zdekoncentrowanych, rozkojarzonych, nieumiejących podejmować szybko decyzji. Nie brak też zwyczajnych bandziorów, którzy samochód traktują jako przedłużenie pięści.

Czy zrobilibyście zakupy na bazarku, gdzie wśród wielu porządnym kupców byłoby i tacy, co wciskaliby Wam zjeł-

czące masło, nieświeże, nieprzebadane mięso czy jaja z salmonellą? A przyłapani na machlojkach tłumaczyliby się: no sorry, nie wiedziałem, że handluję trefnym towarem, zaga-piłem się, oj, a ta rąbanka, którą drażą robale tak jakoś przypadkiem się nawinęła na ladę.

Śmieszne? Żałosne? No ale przecież tak tłumaczą się kierowcy! Nie zauważyłem znaku. Nie widziałem pieszego. Myślałem, że zdążę przejechać zanim zrobiło się czerwone... Byłem zmęczony...

Nie umiesz się skoncentrować w czasie jazdy? Nie widzisz tego, co dokoła ciebie? Prowadzisz samochód, choć oczy ci się kleją? To wybaczone, ale lepiej będzie, jak przesiadziesz się do autobusu albo pociągu. Kierowca jest z ciebie żaden.

Wsiadając do pojazdu dostajesz ogromną siłę – twoja maszyna może bez trudu zabić grupę pieszych. Samochód to nie jest hulajnoga, z której jak się wywrócisz, najwyżej wybierzesz sobie zęby.

Nie jest mi więc żal, że tak łatwo stracić prawo jazdy i tyle osób je traci. O ile kupując nieświeże mięso na bazarku ryzykujemy kilkudniowym rozwolnieniem, o tyle spotykając kierowcę-pirata możemy stracić życie.

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

LISTA NAGRODZONYCH OSÓB W ZADANIU Z NUMERU 4/2023

Hasło: BUENOS AIRES

- | | | |
|----------------------|------------------------|---------------------------|
| 1. Robert Wojtas | 5. Kacper Olczyk | 9. Karina Jasiurkowska |
| 2. Łukasz Brzozowski | 6. Dariusz Goliszewski | 10. Katarzyna Suchodolska |
| 3. Sarniasty | 7. Aleksandra Kuka | |
| 4. Andriy Borovskyy | 8. Małgorzata Witak | |

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.