

# KLAKSON

 mza

nr 8 2020 (130)  
ISSN 2545 - 1316



## Rewolucja na R-1

str. 3

**To będzie wielka gazowa ofensywa – w ciągu dwóch lat kupimy aż 160 autobusów niskoemisyjnych. Właśnie podpisaliśmy kontrakt na dostawę 70 Solarisów Urbino napędzanych CNG. Rozstrzygnęliśmy też przetarg na autobusy tankowane gazem skroplonym – zwycięzcą został Autosan.**

# Gazowo z Bolechową i Sanoką

– Zakup autobusów gazowych marki Solaris jest kontynuacją naszej polityki ekologicznej, polegającej na wprowadzaniu do taboru dużych ilości autobusów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych – mówi Jan Kuźmiński, Prezes Zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych sp. z o.o. – Już dziś dysponujemy 91 autobusami elektrycznymi i 145 gazowymi. Po zakończeniu wszystkich planowanych dostaw do końca 2022 roku będzie to odpowiednio 160 „elektryków” i 305 „gazowców”. Będzie to oznaczało niemal 50 procent autobusów wyjeżdżających w dzień powszedni na ulice Warszawy.

Do Warszawy przyjadzie 40 Solarisów Urbino 12 CNG o długości 12 metrów i 30 Solarisów Urbino 18 CNG o długości 18 metrów. Autobusy Solaris będą dostarczane do Warszawy od kwietnia przyszłego roku. Nowe autobusy będą miały bogate wyposażenie, zgodne ze standardami obowiązującymi w Warszawskim Transporcie Publicznym: klimatyzację całopojazdową, monitoring, in-



Autosan Sancity w barwach MZA dotychczas był tylko testowany

stalację przeciwpożarową, elektroniczną informację wewnętrzną i zewnętrzną, a także udogodnienia dla osób o ograniczonej sprawności w postaci wyznaczonych miejsc dla wózków, żółtych poręczy i barierek, informacji pismem Braille'a, dźwiękowych zapowiedzi przystanków. Dodatkowo pasażerowie będą mogli skorzystać z ładowarek USB do urządzeń mobilnych. Pojazdy będą wyposażone w blokady antyalkoholowe.

Pierwsze Solarisy przyjadą na przełomie kwietnia i maja przyszłego roku.

Rok później nasze zajezdnie mają zasilić z kolei autobusy zasilane skroplonym gazem ziemnym. Przetarg zakłada dostawę 90 tego typu pojazdów. Niespodzianką jest wygrana firmy Autosan. Niespodzianką dlatego, że jeżeli dojdzie do podpisania umowy będą to pierwsze dostawy z Sanoka dla stołecznego komunalnego przewoźnika

w czasie stuletniej historii. Tymczasem Autosan, a dawniej fabryka Zieleskiego to najdłuższej istniejąca fabryka środków transportu publicznego w Polsce. Najwyraźniej zawsze musi być ten pierwszy raz.

**ADSTAW**



# Nowa epoka codziennej obsługi

**To będzie epokowa zmiana dla pracowników oddziału „Woronicza”. Dawna hala obsługi technicznej po całkowitej przebudowie stała się ultranowoczesnym obiektem do obsługi codziennej. Standard pracy będzie nieporównywalny z dotychczasowym. Czekamy już tylko na pozwolenie na użytkowanie.**



Inwestycja na „Woronicza” bardzo **zmieni** funkcjonowanie oddziału. Od lat funkcjonuje tam schemat mało wygodny dla kierowców autobusów zjeżdżających z miasta. Pojazdy muszą zjeżdżać kluczyć żeby zjechać do myjni, a potem na przegląd techniczny.

– Taka organizacja ruchu była uciążliwa. Skomplikowany dojazd to jedno, drugie to zła kolejność obsługi – inaczej niż na innych oddziałach autobusy przejeżdżają tu przez myjnię, a potem mokre na kanał. Pracownicy obsługi nie raz skarżyli się na wodę spływającą na nich z autobusu – mówi Mateusz Tarkowski, zastępca kierownika Wydziału Infrastruktury i Inwestycji.

Po otwarciu przebudowanej hali sytuacja zmieni się na lepsze. Autobusy po zatankowaniu wjadą na wprost na kanał i po zakończeniu przeglądu oraz sprzątnięcia przejadą wprost do myjni. Stamtąd już prosto na „grzędę”.

W samej hali kierowcy zamiast dwóch będą mieli aż trzy ciągi technologiczne. Po raz pierwszy zostały też zastosowane

myjnie portalowe. Dzięki temu kierowca będzie mógł wjechać i zatrzymać pojazd. Szczotki same, tak jak w przypadku samochodów osobowych, przejadą wzdłuż całego pojazdu. Zdecydowanie zminimalizuje to ryzyko uszkodzeń pojazdów, które zdarzają się obecnie. Jedna z myjni została też wyposażona w instalację do mycia podwozi pojazdów.

– Kierowcy do pomocy dostaną też inteligentny, intuicyjny system sterowania ruchem – mówi Jan Suchecki, kierownik Wydziału Infrastruktury i Inwestycji. – Pracą kierowców poza systemem zielonych i czerwonych świateł będą sterowały ekrany z wyświetlanymi komunikatami.

Zmiany dokonały się także na terenie oddziału „Ostobramska”. Tam remont generalny przeszła hala OT 2. Najważniejsze udogodnienie polega usprawnieniu systemu ruchu. Projektowany w latach 60. Miał przyjmować krótsze pojazdy, wówczas Jelcze MEX 272. Wyjazd był możliwy tylko cofając. Teraz obiekt zyskał bramy z obydwu stron i stał się przelotowy. Została też wymieniona posadzka, zainstalowano podwiesia do zabezpieczenia osób pracujących na wysokości, a mechanicy zyskali nowe urządzenie do naciągania blach.



Co jeszcze zmieni się w najbliższym czasie w obiektach Spółki? – Na terenie oddziału „Ostobramska” planujemy remonty toalet a także instalacji wodociągowej i przeciwpożarowej – mówi Tarkowski. – Na Pradze chcemy też rozbudować stację tankowania CNG. W związku z planowaną tam dostawą 30 autobusów dwunastometrowych CNG powiększony będzie magazyn CNG, pojawi się też dziesięć punktów do wolnego tankowania.

**ADSTAW**

# Trakt i Wał już na schwał

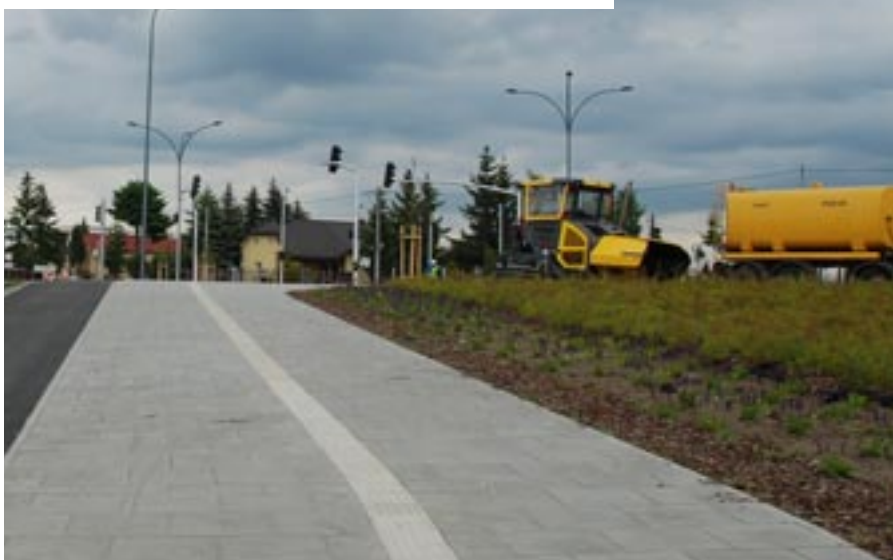


Jest pięknie! Zakończyła się przebudowa Traktu Lubelskiego i Wału Miedzeszyńskiego. Jak nowe jest rondo na skrzyżowaniu Wału z Traktem Lubelskim, a sam Trakt został wyremontowany między ul. Borków a Skalnicową.

Prace trwały rok i oczywiście dawały się we znaki. Ale warto było się pomęczyć, gdyż dostaliśmy 2 km nowej ulicy z przebudowanym chodnikiem po stronie wschodniej oraz zupełnie nowym chodnikiem i drogą rowerową po stronie zachodniej. Powstał także skuteczny system odprowadzania wody opadowej z drogi,

wybudowane zostały: nowe oświetlenie uliczne, ażyle na przejściach dla pieszych oraz zatoki autobusowe. Istotnym elementem inwestycji była budowa kanalizacji sanitarnej. Pojawiła się także nowa zielen: krzewy, kwiaty i trawniki.

Przebudowa Traktu pomoże w rozładowaniu ruchu z Południowej Obwodnicy Warszawy. Ta, finansowana przez rząd, inwestycja, dostała zadyszki i nie wiadomo, kiedy będzie zakończona. Miejscy drogowcy spisali się na medal i swoje prace zakończyli terminowo.



Fot. ZMID

# Bardzo potrzebna inwestycja komunikacyjna

min zakończenia prac może się wydawać tak odległy. Do tego dochodzą trzymie-

skrzyżowaniem (od strony ul. Ordona i skweru z metalową żyrafą) i kierowcy zatrzymują się na sygnalizacji świetlnej.

Chodzi o to, żeby to pasażerowie tramwajów mieli szybszy dojazd. Także linii (13, 26 i 27) kursujących Wolską, które z wykopu wyjadą pośrodku tej ulicy. Będzie to możliwe dzięki przełożeniu torowiska (1,2 km) z północnej strony jezdnii blisko parku Sowińskiego

i Cmentarza Prawosławnego (tam powstanie droga rowerowa i nowe miejsca parkingowe). Przy okazji zniknie niebezpieczny,

bo obfitujący w kraksy, a poza tym spowalniający ruch (z powodu dodatkowej fazy sygnalizacji świetlnej) przejazd przez tory z boku na środek Wolskiej u zbiegu z ul. Elekcyjną. Uda się też zlikwidować rzadko wykorzystywany przystanek na wysokości cerkwi.

Za to zaplanowano nowe: przy skrzyżowaniach ul. Kasprzaka z Ordona i al. Prymasa Tysiąclecia, gdzie rośnie ogromne blokowisko dla kilkunastu tysięcy mieszkańców. Dzięki tramwajom już nie będą tracić czasu w korkach, które zatrzymują ich, gdy jadą na Odolany samochodami czy jedynym autobusem docierającym do ul. Jana Kazimierza.

Dalej, czyli od al. Prymasa Tysiąclecia, tramwaje kursowały już wzdłuż ul. Kasprzaka do 1990 r. Odcinek ten został najpierw zawieszony, a potem zlikwidowany. Teraz ma być przywrócony. Równocześnie powstaną nowe rozjazdy u zbiegu z ul. Skierniewicką i na rondzie Daszyńskiego. Przejazd do ronda ONZ i Dworca Centralnego ma się skrócić do kwadransa. Będzie to też kolejna zielona trasa w Warszawie – na torowisku ma być zasadzony rozchodnik podobnie jak w tym roku na ul. Grochowskiej między al. Zieleniecką a rondem Wiatraczna.

## Z Woli szybciej a nie powoli

Tramwaje z Jelonek i nowych osiedli na Odolanach nie będą już kluczyć na zakrętach, tylko prostą drogą od Wolskiej przez Kasprzaka pomkną częściowo w wykopie do stacji metra Rondo Daszyńskiego i ronda ONZ.

Wkrótce ruszy inwestycja, które ułatwi życie dziesiątkom tysięcy pasażerów.

Jak poinformowała „Gazeta Wyborcza Stołeczna” Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg na budowę ponad 2-kilometrowej trasy. To druga najbardziej zaawansowana inwestycja tramwajowa w kadencji prezydenta Rafała Trzaskowskiego. Wiosną udało się podpisać wartą ok. 190 mln zł umowę na linię wzdłuż ul. Gagarina na Dolnym Mokotowie (razem z budową wielkiego kolektora do magazynowania deszczówki pod spodem). Będzie to odnoga większej trasy łączącej okolice pl. Unii Lubelskiej ze Stegnami i Miasteczkiem Wilanów, która z pomocą finansową Unii Europejskiej ma być gotowa do 2023 r.

## A może uda się szybciej?

Zakładamy margines bezpieczeństwa na przetarg, dla każdego zamawiającego to zawsze wielka niewiadoma. Stąd ter-

sięczne okresy przerwy zimowej, tak jak w przypadku linii do Winnicy za Tarchołminem, gdzie wykonawca nie skończył jednak z tego i kontynuował prace – przypomina w rozmowie ze „Stołeczną” Maciej Dutkiewicz, rzecznik Tramwajów Warszawskich. Niewykluczone więc, że jeśli sprawnie uda się wybrać wykonawcę linii na Woli i podpisać z nim umowę, a pogoda zimą będzie sprzyjająca, tramwaje pojadą ul. Kasprzaka wcześniej niż w 2023 r. Na oddanie torów firma dostanie 20 miesięcy. Według cytowanego przez „Stołeczną” Macieja Dutkiewicza na przebieg robót nie będzie już mieć wpływu budowa II linii metra kontynuowana równolegle pod ul. Górczewską między Wolą a Bemowem.

Teraz kursująca z tej dzielnicy osiedla na Jelonkach linia 10 nadkłada drogi w kierunku ronda ONZ i Dworca Centralnego przez ul. Wolską i dwa ciasne zakręty w Skierniewicką i ul. Kasprzaka. Nowe tory wyprostują tę trasę i znacznie przyspieszą przejazd. Tramwaje zjadą bowiem do obecnego wykopu dla samochodów pod skrzyżowaniem ul. Wolskiej, Redutowej i Kasprzaka. Jezdnia wyprowadzająca ruch z ul. Kasprzaka w kierunku Połczyńskiej zostanie odgięta przed

Bo nie wyrzucił z autobusu...

# Skargi czasów zarazy

**Epidemia sprawiła, że skarg na kierowców przychodziło mniej. Ale te, które przychodziły, napawały nas smutkiem. Można je streścić w jednym zdaniu: zły kierowca nie zaprowadził w woze porządku i nie wyrzucił „nadmiarowych” pasażerów. Skarżący żądali konsekwencji. Ale konsekwencji nie będzie. Nie pozwolimy bowiem bezkarnie szkalować naszych pracowników.**

## Tam bohater, tu wykidajło

Gdy szalała pandemia, pracowników komunikacji miejskiej media przedstawiały niejednokrotnie jako herosów, którzy wirusowi się nie kłaniają. Ochom i achom nie było końca. W najgorszym pandemicznym czasie pasażerowie w ogromnej większości patrzyli na kierowców życzliwie. Ale nie wszyscy.

„Zgłaszam, że kierowca linii...nie wyprasa nadmiarowych ludzi, którzy dosiedli się po ruszeniu z pętli na kolejnych przystankach”. „Informuję, że jadę autobusem linii...Na drzwiach jest napisane, że może być 16 osób, a jest co najmniej 20. Proszę o ukaranie kierowcy”. „Na siedzeniu obok mnie usiadła kobieta, a kierowca nic z tym nie zrobił”.

Tak wyglądały najczęstsze skargi czasów pandemii. Ci, którzy wsiadali na początkowych przystankach uważali, że szofer zachowa się niczym wykidajło i jak cerber będzie wysadzał „nadmiarowych” chętnych do jazdy. Nie pomyśleli ani przez

chwilę, że oni też mogą być kiedyś w podobnej sytuacji, gdy będą chcieli jechać, a ktoś im powie: wolnych miejsc brak, idź z buta.

## Mówisz? Masz!

Typowa polska „życzliwość”, a raczej egoizm w najczystszy wydaniu, potrafiły się jednak obrócić przeciwko egoistom. Oto w linii 145 kierowca jednak zareagował niezwłocznie. Poprosił „nadmiarowych”, by wysiedli. Jak łatwo się domyślić, wybuchła awantura, kogo wyrzucamy za burtę. Mijały minuty, autobus stał. – Spóźniłem się przez to do pracy! – żalił się w skardze pasażer, który zwrócił kierowcy uwagę, że jedzie za dużo osób.

No cóż – kto sieje wiatr, ten zbiera burzę...

## A on jedzie bez maseczki!

Bardzo „życzliwi” w stosunku do siebie ludzie alarmowali oczywiście kierowców, że współpasażer lub współpasażerka nie ma maseczki albo że stoi za blisko tego, kto pisze skargę. W niejednym przypadku dochodziło na tym tle do scysji i kierowca miał być oczywiście rozjemcą w tych swarach. Czasem też pasażerowie skarżyli się, że kierowcy nie noszą maseczek. Były to żale niesłuszne, bo nie muszą ich mieć podczas prowadzenia autobusu.

## On mi nie stanął...

Nie brakowało oczywiście „klasyki” czyli obsługi przystanków. A właściwie – niezatrzymywania się na przystankach warunkowych. Kierowcy jeździli „na pamięć” i nierzadko zapominali, że wszystkie przystanki na trasie trzeba obsługiwać, bo przecież nie obowiązuje „ciepły guzik”.



Tu wina naszych pracowników jest oczywista, natomiast przyzwyczajenie jest drugą naturą człowieka i nie dziwimy się, że w pierwszych tygodniach kierowcy nie mogli w pełni przestawić się na nowe zasady. Tym bardziej, że wciąż dochodzi do wielu zmian tras i zmian przystankowych.

### I zaczyna się normalność...

Gdzieś od początku maja wszystko zaczęło się normować. Ludzie wrócili do pracy stacjonarnej, autobusy się zapełniły. Przybyło i skarg. Najpierw nieśmiało – po kilka dziennie. Teraz jest jak dawniej – dziennie potrafi przyjść kilkanaście zgłoszeń, a po weekendzie – kilkadziesiąt. Znowu są problemy z rowerzystami, z niepunktualnością, z przyjeżdżaniem przed czasem i po czasie. Warszawa znowu zaczęła się śpieszyć i stresować i awanturować o każdy duperszwanc. Szybko, bardzo szybko zapomnieliśmy o tym, co jest w życiu ważne i ważniejsze.

### Jacy jesteśmy?

O czasach pandemii napisano już setki tekstów, a pewnie napisanych będą tysiące. Czas zarazy będzie omawiany w fachowej literaturze medycznej, a być może i socjologicznej. Jak zachowują się ludzie w sytuacjach nietypowych, nie-normalnych, ekstremalnych. Bo pandemia to pierwsze od stanu wojennego z 1981 roku, a kto wie, czy nie od wojny, tak mocne doświadczenie.

Czy można pokusić się o ocenę, jacy jesteśmy, jako społeczeństwo komunikacyjne, na podstawie skarg?

Można. I wniosek nasuwa się niestety bardzo smutny: jesteśmy egoistami, którzy w dodatku uwielbiają „podkablować” innych. Gdy drastycznie ograniczono (zupełnie bez sensu) liczbę możliwych do przewozu osób, znaleźli się ci, którzy nie zawa-

hali się żądać, by wyrzucać za burtę „nadprogramowego” pasażera. Ja wsiadłam na pętli, mi się należą dwa miejsca. Ja jadę od pierwszego przystanku, dla mnie autobus musi być niemal pusty. A jak nie, to na kierowcę donoszę...

### Podłe?

Tak, nomen omen, opadły z nas maski. Zazwyczaj uważamy się za społeczeństwo solidarne, szlachetne, bomyprzebież wywodzimy się z Piasta i Lecha (Wałęsy) i w trudnych chwilach zachowujemy się walecznie i pięknie.

Bzdura. Wystarczyły dwa miesiące zarazy, by pokazać nasze wszystkie najgorsze cechy. Gdyby można było na kierowców donosić do jakiegoś Stasi czy NKWD, to dam sobie rękę odciąć, ale chętni na zakablowanie tam kierowców by się znaleźli. Niczym się pod tym względem nie różnimy od Niemców z dawnej NRD i wciąż jest wśród nas wielu godnych następców Pawki Morozowa – bohatera ZSRR, który donosił na swojego ojca.

Miejmy nadzieję, że pandemia nie wróci już nigdy. I miejmy nadzieję, że nigdy już naszego kraju nie nawiedzi podobne lub jeszcze gorsze doświadczenie, które sprawdzi, ile w ludziach człowieczeństwa.

**SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI**

### Zaopiekował się człowiekiem

16 maja

Brawa dla kierowcy 1/180. Na Gołkowskiej 01 zobaczył on, iż na chodniku leży mężczyzna. Jak się później okazało – pijany w pestkę. Kierowca nie zostawił człowieka na pastwę losu i wezwał pogotowie.

### Śpieszył się do tramwaju, potrącił go autobus

16 maja

Dwie poharatane ręce i jeszcze do tego mandat. Tak się skończył pośpiech dla pewnego mężczyzny. Człowiek śpieszył się do tramwaju i przebiegał w miejscynie dozwolonym przez Targową. Jadący autobus linii 512 uderzył człowieka w lewe ramię. Człowiek przewrócił się i rozharatał sobie prawą rękę. Przyjechało pogotowie i policja. Pogotowie opatrzyło poranione ręce, a policja na deser zaserwowała przechodniowi 250 zł mandatu. A tramwaj, na który się śpieszył? No, na nasz rozum, to ten tramwaj chyba uciekł...

### Nowy Świat to nie deptak!

19 maja

Nowy Świat jest deptakiem tylko w weekendy, w dni powszednie nie wolno biegać na przełaj przez ulicę. Zapomniał o tym pewien mężczyzna. I zmusił kierowcę 53/180 do hamowania. Niesubordynowanemu przechodniowi nic się wprawdzie nie stało, ale z fotela spadła jedna z pasażerek i rozbiła sobie głowę.

### Wysiadaj, awanturniku!

19 maja

W 05/269 awanturował się pewien pijaczyna. Chciał dostać się do kabiny kierowcy. No i się dostał. Do policyjnego radiowozu, gdzie dostał także mandat. Mówisz – masz!

### Biją się w 178!

24 maja

W 4/178 kilku dżentelmenów wzięło się za łby. Zanim przyjechała policja, panowie zdążyli się rozejść.

### Kto strzelał do autobusu?

24 maja

Wieczorem, na Dzieci Warszawy, został ostrzelany 1/517. Na szczęście nikt nie ucierpiał. Miejmy nadzieję, że policja namierzy dowcipnisia od siedmiu boleści.

### Paraliż na linii 120

25 maja

Na Kobiałce przy Mochtyńskiej auto potrąciło przechodnia na pasach. Skutek był łatwy do przewidzenia: utknęła 4 i 5 brygada linii 120, a brygada 6 została skierowana objazdem z pominięciem kilku przystanków.

### Bo rozmawiał po rosyjsku...

26 maja

Stek wulgaryzmów i psiknięcie gazem przez jednego pasażera w stosunku do drugiego – taka sytuacja miała miejsce w 9/709. Zaatakowanym był człowiek, mówiący po rosyjsku, napastnikiem – nasz rodak. Obaj panowie wyszli z autobusu zanim przyjechała policja.

### Odciął pijaka od kluczyków

26 maja

Brawa dla kierowcy 6/191. Zobaczył, że skoda jedzie „od ściany do ściany”. Na pl. Narutowicza, gdy auto na chwilę stanęło, kierowca autobusu podbiegł do skody, wyciągnął kluczyki i nakazał kierowcy czekać na przyjazd policji. Właściciel skody ani myślał. Uciekł.

### Stała Łodygowa

3 czerwca

Przy Łodygowej 45 zderzyły się pojazdy obce. Ulica stanęła w stronę Radzywińskiej. Brygady linii 145 i 345 kierowano na objazdy.

### Pani bije pana kierowcę

5 czerwca

Kierowca autobusu linii 715 zwrócił uwagę jednej z pasażerek, że zachowuje się nietaktownie. Na czym polegało to nietaktowne zachowanie – nie wiemy. Wiemy, że pani, po zwróceniu jej uwagi, zaatakowała (ręcznie) kierowcę – solidnie go podrapała po szyi. I uciekła.

### Znowu strzelają do autobusu!

5 czerwca

To już naprawdę strach się bać! Wieczorem na Targówku ostrzelany został 1/199. Rozbito w nim dwie szyby. Sprawca oczywiście nieznan.

### Ciężarówka przyblokowała Targową

6 czerwca

Na Targowej przewróciła się ciężarówka. I to tak niefortunnie, że nie dało się przejechać w stronę Żąbkowskiej. Brygady skierowano na objazdy.

### Wąż atakuje autobus!

10 czerwca

03/702 został zaatakowany przez... węża. Ale spokojnie, tu nie chodzi o takiego węża, co syczy. Węża (gaśniczego) rozłożyła na jezdni w Otwocku Straż Pożarna, bo łało tak, że zalało ulicę. Strażacy osłonili węża specjalnym progiem, ale coś poszło niefortunnie i podczas przejazdu autobusu wąż został przewrany i zaklinował się na osi napędowej wozu! Wąż był tak złośliwy, że wszelkie próby jego usunięcia spełzły na niczym. Musiało przyjechać pogotowie tech-

niczne i zdemontować koła. I co się okazało? Gadzinie, która wstrzymała autobus, nic się nie stało!

### Ciągle pada...

**11 czerwca**

Tej nocy nie dało się przejechać tunelem przy Cierlickiej. No bo napadało. Brygady nocne pojechały objazdami. Na szczęście nie było już spotkania z żadnym wężem.

### Leninowskie obyczaje

**12 czerwca**

Przy Muzeum Niepodległości w alei Solidarności jest zawrotka. Korzystają z niej kierowcy autobusów linii 520. Niestety, tuż przy muzeum jest parking. Stający tam kierowcy parkować nie potrafią. Parkują, jak chcą i utrudniają przejazd autobusom. No i 12 czerwca 520, skręcając w lewo, zarysował tylnym bokiem słupki wygrodeniowy. W budynku muzeum przez lata mieściło się muzeum Lenina. Wodza usunięto, ale obyczaje kierowców prywatnych dalej jak za komuny...

### Jezdnia to nie łóżko!

**13 czerwca**

Czy jezdnia ul. Górczewskiej jest wygodniejsza od własnego łóżka? No, najwidoczniej tak, skoro znalazł się amator leżakowania na tej właśnie ulicy. Oczywiście taki nocleg może skończyć się zrobieniem z człowieka mokrej plamy, ale bohater poranka (zdarzenie miało miejsce o 4:40) urodził się pod szczęśliwą gwiazdą. Leżaka zobaczył bowiem kierowca 2/N43 i tak ustawił swój wóz, by nikt śpiocha nie rozjechał. Obudziła go i zabrała Straż Miejska.

### Bo mnie musi być wygodnie!

**13 czerwca**

Straż Miejska zaprosiła do radiowozu również pewną damę, co w 1/218 po-

żyła swoje nóżki na przeciwległym siedzeniu, a na ustach nie miała maseczki.

### Łoś biegał po Bielanych

**14 czerwca**

6/114 został uziemiony na Broniewskiego przy Reymonta, gdyż trwała akcja mająca na celu pojmanie... łosia. Zwierzątko odbywało jogging na ruchliwych ulicach, wprawiając w osłupienie przechodniów i kierowców.

### Pomógł rozbitemu

**14 czerwca**

W alei Krakowskiej na przystanku Szkolna 02 leżał człowiek z rozbitym głową. Kierowca 71/728 udzielił mu pomocy do przyjazdu pogotowia. Brawo za szlachetną postawę.

### Proszę pana, a ona się pluje!

**15 czerwca**

Informację jak w tytule przekazała kierowca 12/116 jedna z pasażerek. Twierdziła, że jedna pani (bez maseczki) pluje na innych pasażerów. Brygada zjechała na dezynfekcję.

### Z motyką na autobus

**16 czerwca**

W Kosowie robotnicy pielęgnowali zieleń. Kierowca 91/703 postanowił ich ominąć. Ale coś poszło nie tak. Najechał na... motykę. Urządzenie „odbiło” i huknęło w szybę. Motyka ma złamany trzonek, o losach autobusu kronika milczy.

### Nawałnica na Saskiej

**17 czerwca**

W popołudniowym szczycie, w wyniku nawałnicy, drzewo runęło na Saską. Brygady skierowano na objazdy. Do utrudnień doszło też na Żoliborzu, strażacy walczyli z zalewaną ulicą Mickiewicza. Dzień później zalało ul. Żeromskiego w Otwocku.

### Na jezdni dobrze się siedzi?

**19 czerwca**

Najpierw zrobił awanturę kierowcy. A potem usiadł na jezdni i uniemożliwił odjazd 4/N01 z Nowodworów. O kim mówimy? Nieważne, o pewnym żulu, który trafił się skoro świt i szukał zwady. Opóźnił brygadę o 13 min. Tego samego dnia, o 06:34, inny delikwent... położył się na jezdni Trasy Łazienkowskiej, „uziemiając” 5/143.

### Zdrowie kolejarzy!

**21 czerwca**

Z samego rana doszło do usterki trakcji kolejowej, a to spowodowało zamknięcie przejazdu. Gdzie? No, w najgorszym z miejsc stolicy – na Chełmżyńskiej. Brygady linii 145 trzeba było wycofać i skierować na objazdy.

Lubimy kolejarzy. Wznosimy toast za ich zdrowie. Bo doprawdy trzeba mieć końskie zdrowie, by wytrzymać nieustanne awarie w tym miejscu. Tego samego dnia w innym miejscu – przy PKP Rembertów – kolejarzom znów walnęła sieć i wycofano brygady linii 115.

### Gnój bije chłopca!

**21 czerwca**

W biały dzień, o 13:30, w wozie 4/171 jakiś ostatni gnój pobił 12-letniego chłopca. I uciekł. Obyś, bandyto został szybko złapany. W więzieniu nie będziesz miał słodko.

### Dmucha, leje i przewraca

**21 czerwca**

Oj, niezbyt ładne lato mamy tego roku. Nawałnica powaliła drzewo na Radzywińskiej przy Śnieżnej. Jezdnia została zablokowana w obu kierunkach.

**SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI**

# Wczasy w starym

**Moda na kampery nie zaczęła się wczoraj. „Kamperobusy”, przerabiane ze starych wozów, były popularne już pół wieku temu.**

Wczasy w Garwolinie? Radzyminie? Przy Wale Miedzeszyńskim? Czemu nie! Nasi poprzednicy zza fajery wypoczywali nieco inaczej, niż my. Bo i czasy były inne.

Tradycja letnich wyjazdów na wczasy poza miasto sięga połowy XIX wieku. Początkowo stać było na nie tylko zamożnych mieszczan, którzy najczęściej wynajmowali na lato włościańskie drewniaczki w okolicach Warszawy, góra do 50 km od miasta. Do kurortów typu Sopot czy Kołobrzeg wyjeżdżali tylko najbogatsi i to najczęściej na dużo dłuższy wypoczynek niż dwa, trzy tygodnie.

Niewiele wiemy o urloпах autobusiarzy w latach 20. XX w., które zapewne spędzane były najczęściej u rodziny na wsi, natomiast sporo wiemy o letnim wypoczynku w latach 30. kiedy to przyszła z Niemiec moda na tanią, zorganizowaną turystykę i wypoczynek. Ich organizacją zajęły się Robotnicze Towarzystwa Turystyczne (RTT), których głównym zadaniem było szerzenie zamiłowania do przyrody i wiedzy na jej temat oraz badanie życia i obyczajów ludowych, podniesienie tężyzny fizycznej i duchowej. Pomocą w realizacji celów miała być szeroko rozumiana turystyka,

począwszy od pieszej poprzez rowerową, motorową a skończywszy na kolejowej czy nawet lotniczej, bo i takie były zamysły twórców Towarzystwa.

## Możesz wypocząć, nieważne jakie masz poglądy

W 1934 roku przy remizie autobusowej na Inżynierskiej, jako jeden z pierwszych w Warszawie, powstał punkt organizacyjny RTT dla pracowników. Z zorganizowanych form wypoczynku mogli korzystać wszyscy zatrudnieni bez względu na przekonania polityczne, przynależność związkową.

Jedną z pierwszych wycieczek zorganizowanych przez RTT w 1935 roku, tzw. pociągiem popularnym<sup>1</sup>, była 3-dniowa wyprawa 15 pracowników z Inżynierskiej do Częstochowy. Była ona pewnym eksperymentem współdziałania RTT ze Stowarzyszeniem „Rodzina Kolejowa”, które to zaczęło tworzyć na bazie używanych wagonów towarowych tzw. kolonie wypoczynkowe w atrakcyjnych turystycznie miejscowościach. Z wycofanych z użytkowania krytych wagonów towarowych tworzone coś w rodzaju domków kempingowych, które następnie przetaczano na bocznicę kolejową w Zakopanem, na Helu czy gdzieś w Borach Tucholskich. Jedną z takich kolonii powstała na stacji Wielka Wieś-Hallerowo i np. w lecie 1938 roku na 7-dniowych obozach przebywała grupa 20 dzieci z warszawskich Tramwajów. W tym samym roku z 7-dniowych wczasów skorzystało także 5 autobusiarzy z rodzinami z re-

mizy przy Łazienkowskiej. Z zachowanych wycinków prasowych o działalności warszawskich RTT, a szczególnie tego z Inżynierskiej, możemy dowiedzieć się, że Oddział zorganizował w 1938 roku 6 wycieczek m. in. do Sandomierza, uczestniczył w skierowaniu 10 rodzin na wczasy, a także przez cały okres letni reklamował i organizował niedzielne wypadki do atrakcyjnych miejscowości podwarszawskich kolejkami wąskotorowymi, głównie kolejką marecką m. in. Strugi, Drewnicy czy nawet odległego wówczas – Radzymina. Zaletami takich wspólnych, zorganizowanych, potwierdzonych przez RTT, wypadów były znaczne zniżki na bilety kolejowe sięgające nawet 80 procent ceny biletu powrotnego. Podobne zniżki otrzymywali uczestnicy wypadów parostatkami do Białan.

Przed 1939 rokiem w warszawskich autobusach istniały mocne sekcje motocyklowe i kajakowe zrzeszone m. in. w RKS „Sarmata”, które również organizowały dofinansowywane w niewielkim, właściwie symbolicznym stopniu przez dyrekcję, związki zawodowe wycieczki czy kilkudniowe wczasy namiotowe.

## W góry i nad morze

Już w trzy lata po II wojnie, w 1948 roku w ówczesnym MZK zaczęto myśleć o wypoczynku letnim dla pracowników. Swoją przedwojenną działalność zaczęło reaktywować Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, które działało przed 1939 rokiem m. in. w warsztatach przy Włociańskiej. To m. in. z jego inicjatywy

<sup>1</sup> Pomysł na organizację specjalnych, okazjonalnych, tanich pociągów dostępnych dla wszystkich przyszedł z Wlk. Brytanii, gdzie już od 1841 roku Thomas Cook (późniejszy właściciel ogromnej sieci wagonów sypialnych, wycieczkowych) organizował za 1 szylinga niedzielne pociągi dla najuboższych. Jego idee zaczęły realizować w 1930 roku PKP, które podstawiły pozarozkładowe pociągi specjalne do przewozu podróżnych za 1/2, a czasami nawet za 1/3 cenę normalnego biletu. Często bilet był w obie strony.

# autobusie

i Klubu „Sarmata” zaczęto tworzyć ośrodek wypoczynku niedzielnego na Solcu nad Wisłą. Planowano w nim pobudowanie kilku domków kempingowych, ale nieporozumienia ze współgospodarzem terenu KS „Energetyka” zmusił trambusiarzy do poszukiwania nowego terenu nad Wisłą. W 1954 roku pobudowali własny ośrodek, który istnieje do dziś na praskim brzegu jako tzw. Wisielka tuż przy moście Łazienkowskim. Jeszcze kilka lat temu, jadąc autobusem, można było dopatrzeć się na murze budynku napisu Ośrodek MZK. Dzisiaj już kto inny jest właścicielem dawnej dumy wodniaków, a i po napisie nie ma śladu.

Zapotrzebowanie na letni wypoczynek autobusiarzy w początkach lat 50. XX w. było ogromne. W ramach wycieczek krajoznawczych, w 1952 roku pracownicy MPA i MPK ruszyli w Polskę, głównie nad morze i w góry, choć także i w okolice Warszawy. Efektem wyjazdów było stworzenie już na sezon letni w 1953 roku bazy noclegowej mogącej pomieścić jednocześnie ponad 200 dzieci w Sobieszynie<sup>2</sup>, Wyszogrodzie i Borowie (wyjechało ponad 670 pociech) a dla wczasów rodzinnych zorganizowano bazę w prywatnych domach w Międzywodziu, Międzyzdrojach i Rewalu dla 300 osób (w sumie skorzystało ponad 1800 osób). Jednak to wszystko było mało, o dużo za mało.

## Kamperem w Polskę

W 1955 roku z wycofanych z ruchu autobusów w warsztatach przy Włociańskiej zaczęto tworzyć nie tylko stacjonarne „domki kempingowe” (wczasobusy), ale i... „Kampery” dla 8–9 osób chcących przemieszczać się z miejsca na miejsce.

W 1956 roku uruchomiono stały ośrodek wczasowy MPA w Łazach koło Łochowa dla jednorazowego pobytu w domkach 28 osób, a dzieci wyjechały na letni wypoczynek do Sobieszyna (pow. Ryki), Osiecka (pow. Garwolin), Zdunowa (pow. Płońsk), Wyszogrodu (pow. Płock) i Michałówki (pow. Garwolin). W sumie z samego MPA wyjechało ponad 300 dzieci. Letni wypoczynek trambusiarzy wspomagały licznymi kilkudniowymi wycieczkami PTTK i „Żegluga na Wiśle”. Ta ostatnia, dzięki współpracy z orkiestrą mandolinową pod kierunkiem pana Bochenka z Inflanckiej, który latem, co niedziela przygrywał na „rejsach dancingowych”<sup>3</sup>, oferowała 7-dniowe wczasy, z dużym

rabatem na statku „Bałtyk” do Gdańska, ciesząc się sporym wzięciem wśród trambusiarzy.

Pod koniec lat 50. MPA dysponowało już starymi swoimi ośrodkami wczasowymi i kolonijnymi dla dzieci w Międzywodziu, Łazach, Karpaczu, a od 1962 także w Mrzeżynie nad morzem. Rozbudowana baza wypoczynkowa pozwoliła w 1966 roku skorzystać z tzw. wczasów zakładowych prawie 5 400 osobom z MZK i 1 700 dzieciom<sup>4</sup>. Ponad 3 tys. osób skorzystało z wczasów organizowanych przez FWP i zakładowe koło PTTK.

## Z Orbisem do NRD

Dodatkowo dla pracowników MZK organizowano we współpracy z „Orbisem” wczasy na Węgrzech, Rumunii, a w ramach wymiany z przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w Berlinie, Lipsku i Pradze także w NRD i Czechosłowacji. Praktycznie, pod koniec lat 70. każdy pracownik mógł skorzystać z zorganizowanego wypoczynku, a było to w MZK prawie 13 tys. osób. Lato dla służb socjalnych było prawdziwym wyzwaniem. Na szczęście nie wszyscy korzystali w jednym czasie z urlopów.

Lata 80. to niestety spadek zainteresowania pracowników wczasami zakładowymi. Ludzie domagali się podniesienia standardu ośrodków i lepszego wyżywienia. Idea wczasów pracowniczych organizowanych przez MZK powoli upadała, a zmiany polityczne, strukturalne początku lat 90. ostatecznie przyczyniły się niemal do bankructwa ośrodków wczasowych. Przed niechybnym sprzedaniem, a raczej zawłaszczeniem przez władze miasta, dawnej bazy wypoczynkowej MZK było powołanie Spółdzielni Usług Socjalnych (SUS), która zobowiązała się zapewniać pracownikom MZA i TW wczasy po atrakcyjnych cenach, oraz podnieść standard wypoczynku. SUS działa do dziś, ale niewielu trambusiarzy korzysta z oferty wybierając wypoczynek gdzieś w ciepłych krajach czy w cieniu własnych domków na działkach, które notabene po okazjnych cenach sprzedawał Dział Socjalny MZK.

Dzisiaj bogata działalność socjalna warszawskiej komunikacji, to już tylko pożółkłe papiery i fotki z wczasów rodzinnych, które zapewne leżą w rodzinnych archiwach do dziś. Może warto by było je wyciągnąć, pokazać innym i zachować kawałek historii dla przyszłych pokoleń, które nie będą znały pojęcia – zakładowe wczasy rodzinne. Czekamy zatem na takie fotki.

**WIWO**

<sup>2</sup> Sobieszyn – wieś w Polsce położona w województwie lubelskim, w powiecie ryckim, w gminie Uteź.

<sup>3</sup> „Żegluga na Wiśle” w okresie letnim organizowała o godzinie 18.15 i 21.00 dwugodzinne tzw. rejsy dancingowe z muzyką na żywo. Jedną z kapel zapewniały przemienne MPA lub MPK., źródło: Życie Warszawy nr 105 z 4 maja 1954 roku.

<sup>4</sup> Głos Warszawskiej Komunikacji nr 10/1967, art. „Jak pracowała w 1966 roku Rada Zakładowa”.

# POLSKA. Lubię to!

**Zamki prawie jak nad Loarą. Piękne piaszczyste plaże, ciągnące się kilometrami. Morze. Góry. Setki jezior i dzikich rzek. I jeszcze do tego całkiem niezły klimat. I stosunkowo umiarkowane ceny. Opis jakiejś mitycznej krainy? Nie. To Polska. Polska w zasięgu ręki, w zasięgu weekendowej eskapady. Polska do odkrycia na nowo.**

## Nie dla nas Antyle i krokodyle...

Przez wiele lat pisaliśmy w Klaksonie, jak nie dać się oszukać biurom podróży, oferującym wycieczki na koniec świata. Pandemia sprawiła, że o egzotyce musimy na jakiś czas zapomnieć. Zamiast Iranu i Dubaju będą wczasy w kraju.

Ale czy to źle? Polska oferuje przecież prawie wszystko to, po co jedziemy nieraz na drugi koniec Europy.

Chcemy zwiedzać zamki? Ten w Malborku zna niemal każdy. Nie pchajmy się do Malborka. Pojedźmy do sąsiedniego Gniewu – miasta na dawnej trasie z Łodzi do Gdańska. Przy okazji, jadąc z Warszawy w stronę Torunia i zbaczając zaledwie kilkanaście kilometrów z trasy nr 10 możemy wpaść do zamku w Golubiu-Dobrzyniu. Potem kawa w Toruniu i za kilkadziesiąt



kilometrów mamy urocze Chełmno – w lewo od trasy nr 91. Chełmno wygląda jak bombonierka – miasteczko jest przeurocze. A stamtąd tylko półtorej godziny i jesteśmy nad morzem.

„Zamkowym zagłębieniem” jest kotlina jeleniogórska. Karpniki, Łomnica, Wojanów, Bukowiec, Chojnik, Czocha – to tylko niektóre ze znajdujących się tam zamków. Te trzy pierwsze położone są nad meandrującym Bobrem. Bóbr to wprawdzie nie Loara, ale za to nie ma tłumu turystów, a ceny w sklepach umiarkowane... Wszystkie zamki w rejonie Jeleniej Góry można zobaczyć w jeden-dwa dni. A potem albo ruszyć w góry, albo do „disneyowskiego” pałacu w Mosznej. Gmaszysko liczące 99 wież i 365 pomieszczeń pochodzi z XIX wieku i na każdym wywiera wrażenie. Przypomina trochę zamki w Bawarii. Pałac otoczony jest ponad dwustuhektarowym parkiem.

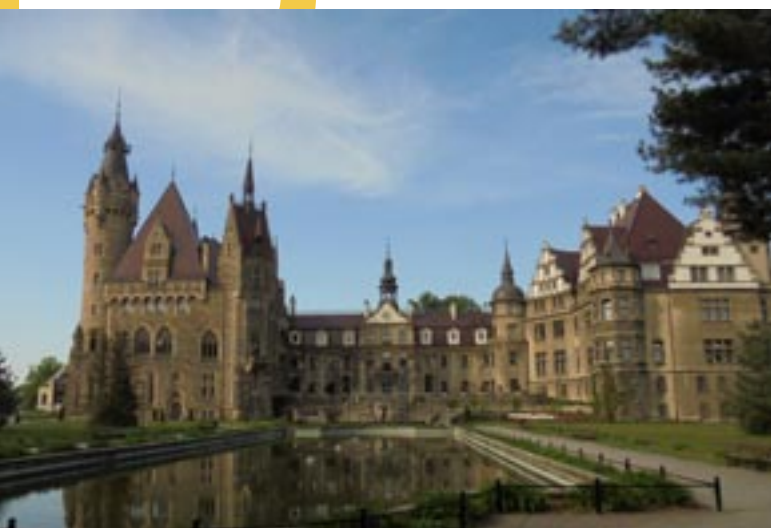
Do Mosznej dojedźcie autostradą A-4 z Wrocławia w stronę Katowic. Trzeba zjechać na węzle Krapkowice. W pałacu mieści się obecnie luksusowy hotel, ale w pobliżu bez problemu znajdziecie nocleg u gospodarzy.

## Szlak orlich gniazd i malowniczych jezior

Jeśli komuś jeszcze mało zamków, to warto podjechać do Olsztyna k. Częstochowy. Albo do Ogródzieńca czy Bobolic. Oczywiście warto też zahaczyć o Pieskową Skałę pod Krakowem, a wracając do Warszawy nie sposób ominąć warowni w Chęcinach k. Kielc.

To oczywiście sugestie dla tych, co na miejscu nie usiedzą. A co mają robić rodziny z dziećmi lub ci, którym zwyczajnie nie chce się łączyć po jakichś ruinach, gdzie straszą białe damy?

Tu również nasz kraj ma setki propozycji: tysiące jezior od Borów Tucholskich po Augustów. Kilometry oznakowanych tras spacerowych. Każdy znajdzie coś dla siebie i dla każdego



starczy miejsca. Nie muszą to być zaraz Wigry, Śniardwy czy Mamry. Zdecydowanie spokojniej i ciszej jest np. nad wielkim jeziorem Charzykowskim k. Chojnic. Przy okazji – to znów coś dla aktywnych – można zaliczyć spływ kajakowy meandrującą, dziką Brdą. Albo po prostu posiedzieć kilka dni nad brzegiem jeziora, zapomnieć o wszystkim i nie wydać majątku, bo jednak mimo powszechnego narzekania na drożyznę, za kilka dni np. nad włoskim jeziorem Garda zapłacilibyśmy dużo więcej.

### Morza szum, ptaków śpiew...

Do naszej dyspozycji jest kilkaset kilometrów wybrzeża. Słowacy, Czesi czy Węgrzy mogą skisnąć z zazdrości, oni nie mają ani kilometra. To prawda – Bałtyk nie jest gejzerem termalnym. To prawda, w lipcu i sierpniu potrafi lać jak

z cebra. Ale kto się wygrzał w Egiptach, Tunezjach czy Marokach ten wie, że polskie wybrzeże ma swoje niezaprzeczalne plusy – można przejść kilka, a nawet kilkanaście kilometrów brzegiem. W wielu południowych „resortach” jest to niemożliwe, plaże poprzegradzane są tam hotelami. Tyle „twojego” morza co długość budynku hotelowego. Egipt oczywiście oferuje plaże pozahotelowe – wyglądają najczęściej jak wysypisko śmieci.

Nad naszym morzem nie ugotujesz się z gorąca, nie jesteś narażony na nieustanne zaczepki przez handlarzy i wołanie: „majn frejnd, u mnie tania Biedronka”. Wystarczy, jeśli będziesz tolerować wszechobecny kicz na straganach, jeśli nie przeszkadza ci zapach starego oleju po frytkach i dudniąca nieustannie piosenka o oczach zielonych.

No, jak widać – są plusy dodatnie i plusy ujemne, ale te dodatnie uważam, że przeważają.

### A gdyby udać, że nas nie ma?

A czy są w Polsce miejscowości, gdzie można zaszyć się w jakiejś głuszy i udawać, że nas nie ma? Nie słyszeć ujadania psa z sąsiedniego namiotu, czy wrzasków dzieci z hotelowego pokoju vis a vis?

Oczywiście że są. To rejon Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego niedaleko Kościerzyny. Jest tam mnóstwo niewielkich jezior. Polecam uroczą wieś Wielki

Podleś nad jeziorem Zagnanie. Albo Olpuch – miejscowość na trzy domy, również z jeziorem w pobliżu. Pełne uroku jest jezioro Radolne we Wdzydzach Kiszewskich i wiele, wiele innych w tym rejonie. Turyści jadący w stronę Gdyni i Gdańska nie zbaczają w ten rejon i może bardzo dobrze. Będziesz miał za towarzystwo głównie miejscowych.

Ta swoista „ziemia obiecana”, jeśli pragniesz spokoju, ma oczywiście swoje mankamenty – najbliższy sensowny sklep dopiero w Kościerzynie. A jeśli jeszcze komuś mało „zadupiów”, niech koniecznie pojedzie do Babiego Dołu – to wieś w pobliżu Żukowa, ok. 20 km od Gdańska. Miejsce znane z jaru Raduni – dzikiej rzeki, takiej pomorskiej Amazonki. Miejsce jest faktycznie dzikie – kiedyś wzdłuż Raduni biegł szlak turystyczny. Teraz zostały resztki, rzeka zabrała sporą część ścieżki spacerowej. Jest superdziko. Ale właśnie to stanowi urok tego miejsca.

A gdy będziesz miał przesyty? Kwadrans drogi i jesteś w Gdańsku. Czekaj morze i piękna starówka. Dwie godziny drogi – i wita cię Warmia i Mazury. Siedem-osiem godzin drogi – i już Małopolska i góry.

W jeden dzień możesz przejechać od pomorskiej dzikości po Podhale. Nie-wielki, ale piękny kraj. Polska odkryta na nowo.

**SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI**

# Cena życia

Witam Was, po dłuższej przerwie, niespodziewanej kwarantannie, ale brakiem weny twórczej. Wydawało mi się, że wszystko już napisałem o zawodzie kierowcy autobusu, jednak życie przerosło moją wiedzę zawodową, doświadczenie i wyobraźnię. Pisałem wiele o odpowiedzialności, o tym, że zrobimy wszystko, aby bezpiecznie wozić naszych pasażerów. Angażowałem się w edukację kierowców, by znali ustawę o czasie pracy, ba, nawet byłem pomysłodawcą by zapis o przestrzeganiu obowiązkowych przerw był umieszczony w każdej karcie drogowej. Wszystko po to byśmy świadomie, zgodnie z przepisami, bezpiecznie wozili pasażerów, sami mając pewność zawodowego profesjonalizmu i osobistą satysfakcję. Nasza praca jest porównywalna odpowiedzialnością z lekarzem czy też pilotem.

Tajemnicą poliszynela jest fakt, że w gonitwie za kasą lekarz, niejednokrotnie po nocnym dyżurze w szpitalu, pędzi leczyć ludzi do swojego gabinetu, by potem w prywatnej klinice wieczorem wykonywać skomplikowaną operację. Chcielibyście być tym operowanym?

Wiele lat jeździłem na stałe Krakowskim Przedmieściem. Przy Uniwersytecie wsiadali studenci. Zawsze jak wypełnili pojazd, mój nos był raczony specyficznym zapachem. Zapytałem kiedyś: „co to za smród?” – „To pan nie wie?

– to zapach palonej marihuany. Po „gandzi” wszystko wchodzi lepiej do głowy, uczymy się całe noce do sesji i palimy, bo to nam daje odprężenie, siłę i power do nauki”.

Wsiedlibyście do pociągu, czy samolotu, gdybyście wiedzieli, że jego prowadzący nie spał kilka nocy z rzędu, bo urodziło mu się niedawno dziecko, albo na poczcie sortował w nocy paczki? Kierowca autobusu, też zawsze powinien być wypoczęty i oko nie ma prawa mu się przymknąć w czasie jazdy. Nikomu nie powinno przyjść do głowy, podejmować pracę ze świadomością, że jest zmęczony i może zawieść, doprowadzając do nieszczęścia. Po to wymyślono urlop na żądanie, oraz ograniczono czasowo pracę w zawodach, w których pomyłka jest niejednokrotnie ceną życia. Niby proste i oczywiste, a jednak to zaufanie społeczne i zawodowy prestiż ciągle poddawany jest próbie i wystawiany na weryfikację.

Oczywiście zaraz ktoś powie, że wszyscy za mało zarabiamy i dlatego życie nas zmusza do pracy w kilku miejscach. Tak, ale może należy pomyśleć o zmianie zawodu. Kopanie dołów, albo układanie kostki brukowej. Wspomagać się w żadnej pracy nie wolno, ale odpowiedzialność za złamanie szpadla, lub upuszczenie koledze brukowca na stopę, zapewne będzie mniejsza, a pieniądze porównywalne.

Studentom nie chodziło o pieniądze, oni wspomagali swoją wydolność, by się lepiej uczyć. Potem, jako lekarze, wspomagają się zapewne, by lepiej leczyć. Zaczyna się niewinnie od kawy i napojów energetycznych – przecież dam radę, kawa to nie narkotyki. Alkohol pozwala się szybko wyciszyć po wytężonej pracy, fajnie jest walnąć kilka szybkich piw, albo luźną sen. To staje się codziennością – wspomagamy się, by móc więcej, szybciej i lepiej. No tak, tylko gdzie zostawiliśmy tę zawodową odpowiedzialność? Przecież nikt nie przykłada nam karabinu do głowy i nakazuje w czasie ustawowo przeznaczonym na odpoczynek pracować u innego pracodawcy. Picie też nie odbywa się przez pomyłkę, przecież skoro rano trzeba iść do pracy, to słynne dwa piwka wieczorem nie doprowadzają do alarmu w alkamacie. Mimo zagrożenia wirusem, pracodawca zmuszony był uruchomić ponownie kontrole trzeźwości, bo kierowcy, przekonani o ich braku, te dwa piwka ochocho rozmnażali. Ostatnie wydarzenia pokazały, że do piwek doszedł również proszek. Proszek, jak sama nazwa wskazuje, skutecznie pierze, ale nie odzież, tylko rozum. Trudniej go też wykryć u delikwenta, bo się tego nie kontroluje.

Doping zawsze kojarzył mi się ze sportem. Brali, bo chcieli być najlepsi. Złapani, zdyskwalifikowani, oddawali medale i odchodzili ze sportu. Wstyd, ale biegacz, czy kolarz najwyższej się przewrócił, a kierowca autobusu woził ludzi, którzy w pełnym zaufaniu powierzyli mu swoje zdrowie i życie. Znowu powiecie, że ciężkie życie i niskie zarobki pchają niektórych do łamania prawa, czasu pracy, picia i ćpania. Przecież wybierając sobie tak odpowiedzialny zawód, wszyscy wiedzieliśmy, że jego wykonywanie wiąże się z ogromną odpowiedzialnością, tu nie ma miejsca na pomyłkę. Każdy ma świadomość, że jakkolwiek doping jest w pewnych zawodach społecznie niewybaczalny, a prawnie karany najsurowiej. Trzeba to niestety ciągle kontrolować, bo z chęci zysku wszyscy zachowujemy się nieodpowiedzialnie. Wina rozkłada się równo i po stronie pracownika, ale i często pracodawcy, zwłaszcza prywatnego, który celowo zmusza pracowników do pracy ponad siły. Stosując różne formy zatrudnienia i wykorzystując luki w prawie maskuje rzeczywisty czas pracy swoich pracowników. Jedynym sposobem na przekraczanie czasu pracy, jest elektroniczna karta kierowcy i system kontrolujący globalnie wszystkich zawodowych kierowców. Na razie nie wolno nam się świadomie na to godzić, bo jak popełnimy błąd, będzie to nasza wina i zostaniemy z tym sami. Wszyscy się od nas odwrócą i będą pokazywać palcami. „O, to ten, co to spowodował wypadek, bo chciał dorobić sobie do pensji, a zapłacił najwyższą cenę”. Cenę życia.

CEZARY EGIERT – KIEROWCA

## Odium spada na wszystkich

**Tragiczny wypadek, do którego doszło na S-8 sprawił, że kierowcy stali się nagle elementem cokolwiek podejrzanym. Ruszyły kontrole trzeźwości i nie tylko trzeźwości. Pasażerowie patrzą na szoferów spode łba. Jedno gwałtowniejsze hamowanie, jedno mocniejsze przyśpieszenie i już zaczyna się słodziutkie: a pan to jedzie tak, jakby pan coś brał!**

Psychologia zna wytłumaczenie takich zachowań. To tzw. uogólniona odpowiedzialność. Wystarczy, że jeden kierowca zachował się skrajnie nieodpowiedzialnie, a podejrzani są wszyscy. Inne profesje są – stety lub niestety – w podobnej sytuacji. Wystarczy, że jakiś policjant w Pipidowie przyłoży komuś pałką, sprawa zostanie nagłośniona i już leci w świat: policja to ZOMO i gestapo. Strach z czymkolwiek do policji przychodzić, by nie oberwać.

Lekarz zaszyje komuś chustę w brzuchu – zdarza się raz na milion przypadków, ale zdarza – i już każdy, kto był kiedykolwiek operowany maca się po brzuchu czy abyś mu czegoś nie zaszyli. Lekarze to mordercy! – niesie się gromkie echo, jeśli podczas takiego pechowego zdarzenia pacjent umrze.

Dlaczego przenosimy na całą grupę zawodową wypadek jednostkowy? Bo chcemy przetrwać. W naszym mózgu włącza się, niezależnie od naszej woli, swoisty auto-alarm: oho, w piekarni upieczono chleb z kawałkiem szczura, nie będę kupował pieczywa. Rozbił się pociąg – na pewno w życiu nie wsiądę do pociągu. Spadł samolot – moja noga nie stanie na pokładzie.

Do naszego mózgu nie dociera, iż są to zdarzenia incydentalne i szanse zjedzenia chleba ze szczurem czy bycia ofiarą katastrofy samolotu jest znikome. Mózg włącza sygnał SOS: unikaj samolotów! Unikaj pieczywa! Nie wsiadaj do autobusu!

Wielokrotnie pisałem w Klaksonie, że jeden zły kierowca może zepsuć opinię całej grupie zawodowej. Jedno nieodpowiedzialne zachowanie położy się cieniem na wszystkich. Jedno rzucone do pasażera obraźliwe słowo sprawi, że wszystkich kierowców będzie się postrzegać jako ludzi niekulturalnych.

Tragiczne zdarzenie z S-8 udowodniło, że miałem, niestety rację. I nasi kierowcy bardzo boleśnie, bardzo smutno i przede wszystkim – niesprawiedliwie – odczuli i odczuwają odium tragedii, której w żaden sposób nie są winni.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI




## Wspomnień czar, czyli jak dawniej instruowano kierowców

Wpadła mi w ręce mała książeczka w czerwonych okładkach z wytłoczonym napisem: MIEJSKIE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE w m.st. Warszawie – INSTRUKCJA dla służby ruchu – 1970 rok. Okrągła i dość odległa rocznica jej wydania sprawiła, że zaciekawiony zagłębiłem się w lekturze. Najpierw jest wyciąg z zarządzenia dyrektora MZK Bogdana Kontowicza wprowadzającego nowe przepisy do stosowania pod rygorem sankcji służbowych. Dalej jest już przyjemniej i ciekawiej, przynajmniej dla mnie – czytelnika Klaksonu, choć spoza branży komunikacyjnej, to jednak długoletniego pasażera MZK i starego warszawiaka. W pierwszym odczuciu poszybowałem myślą ku młodości, czyli początkowi lat 70., gdy w kraju zaczynała rządy postępową i liberalną, jak na tamte warunki, ekipa Edwarda Gierka. Liczba mieszkańców Warszawy przekroczyła niedawno milion, dopiero co oddano do użytku Ścianę Wschodnią ulicy Marszałkowskiej z niezłe zaopatrzonymi Domami Towarowymi Centrum. Lśnią bielą trzy smukłe wieżowce, odciągając uwagę od mniej już modnego Pałacu Kultury. Na ulicach przeważają auta krajowej produkcji: warszawy, syreny, polskie fiaty 125p, dostawcze żuki i nysy, ciężarówki star. W taborze autobusowym dominują licencyjne jelicze, przedtem znane z wyglądu jako wycieczkowe autokary

karosa. Nie nazywano ich jeszcze ogórkami. Jakoś nie podzielam powszechnego dziś sentymentu do nich bo wydawały mi się ociężałe, wewnątrz duszne i ogólnie brzydsze od wycofanych pod koniec lat 60. żwawych i eleganckich francuskich chaussonów – ich nazwę wymawiano: szoson. Na wschód od Pałacu Kultury, po ulicę Towarową, trwał jeszcze świat zrujnowanego wojną miasta zwany Dzikim Zachodem gdzie żyłem przez ponad ćwierćwiecze. W latach 70. dostałem pracę na południowych peryferiach miasta, czyli Służewcu Przemysłowym – kompleksie budynków wzniesionych niedawno na polach byłej wsi Zbarż. Dogodny dojazd zapewniał mi autobus pośpiesznej linii D, zawsze jelicz, kursujący z Placu Leńskiego (dziś Hallera) na Bokserską przez Most Śląsko-Dąbrowski, Krakowskie, Świętokrzyską, Marchlewskiego (obecnie Al. Jana Pawła II), gdzie naprzeciw drewnianego baraku Dworca Śródmieście (tam gdzie dziś Centralny) zaczynałem poranne podróże przez Aleję Niepodległości, ulice Woronicza i Komarowa (Wołoską) – obok nowej zajezdni autobusowej, do skrzyżowania z Domaniewską. Linie pośpieszne oznaczone były dużymi czerwonymi literami. Z upływem lat rozrosły się od A do U, pełniąc rolę dzisiejszego metra. Przy niewielkiej liczbie przystanków w centrum, dość szybko pokonywały

spore odległości wzdłuż i w poprzek stołecznej metropolii, znacznie powiększonej obszarowo w latach 50. Tereny dzisiejszego biurowego „Mordoru” i okolic zajmowało szalenie kilkadziesiąt nowoczesnych fabryk, głównie przemysłu elektronicznego, co młode pokolenie przyjmuje z niedowierzaniem, a przecież mieliśmy wtedy nie tylko polskie pojazdy ale i radiodbiorniki, telewizory, komputery, telefony stacjonarne, aparaturę naukową, medyczną itd. Potrzebne do tego podzespoły i osprzęt technologiczny produkowano głównie na Służewcu i brałem w tym skromny udział. Ale wracając do omawianej książeczki, to na stronie 10 czytamy: „Pracownicy służby ruchu korzystający z komunikacji miejskiej, będąc poza służbą, podlegają przepisom porządkowym dla pasażerów. Swoim nienagannym zachowaniem powinni dawać przykład innym pasażerom” – to przykład ówczesnego dętego idealizmu. A jeszcze dalej dodano tak: „Pracownicy w umundurowaniu mogą zajmować miejsca siedzące dla pasażerów dopiero wówczas, gdy liczba tych miejsc jest większa od liczby pasażerów obecnych w pojeździe”. – To przykład urzędniczej nowomowy, lecz warto zauważyć, że mundur MZK był zobowiązujący i podlegał ochronie niczym w armii, co potwierdza kolejny fragment instrukcji: „Mundury i czapki służbowe mogą być noszone tylko przez osoby do tego uprawnione. Należy utrzymywać je w porządku i czystości. Wygląd pracownika musi być schludny i estetyczny”. Warto tu przypomnieć, że ówczesna Warszawa pełna była umundurowanych mężczyzn, rzadziej kobiet, począwszy od najbardziej licznych wojskowych i milicjantów po strażaków, kolejarzy, pocztowców, pracowników lotnictwa cywilnego, żeglugi śródlądowej, energetyki, wodociągów, leśnictwa, PKS-u i właśnie miejskiej komunikacji. Jeśli komuś przysługiwał mundur, to przeważnie nosił go na co dzień, także w drodze do i z pracy, może z wyjątkiem funkcjonariuszy więziennictwa. Zaprzeszono tego po wprowadzeniu stanu wojennego w roku 1981, chyba wskutek odgórnego zakazu. Wcześniej mundur świadczył o przynależ-



ności do solidnej firmy i symbolizował przestrzeganie istotnych społecznie zasad, więc noszenie go miało większy sens niż tylko praktyczny. To już raczej nie wróci. Wróćmy więc do instrukcji i jej przykazań. Oto fragment dotyczący traktowania przez personel MZK swych klientów: „Wobec pasażerów należy być uprzejmym, opanowanym, ale stanowczym w zakresie egzekwowania obowiązujących przepisów. Wobec niewłaściwego zachowania się pasażera, pracownikowi MZK nie wolno reagować w sposób obraźliwy. Niewłaściwe zachowanie pasażerów nie może być przyczyną niepunktualnej jazdy. W koniecznym przypadku należy zwrócić się o pomoc do nadzoru ruchu lub do Milicji Obywatelskiej”. Inaczej mówiąc, pasażer może sprawiać kłopoty, trudności, przykrości, lecz swoje prawa posiada, a ty kierowco koncentruj się na prawidłowym wykonywaniu roboty i nie daj się sprowokować. Czy podobne przepisy obowiązują i dziś? Mam nadzieję, że tak, chociaż z ich przestrzeganiem, nie wszyscy sobie radzą, ale... czyż mogą gniewać rzeczy te, kiedy ogólnie nie jest źle?..., jak śpiewał wtedy nieodżałowany Tadeusz Chyła. Mam na myśli oczywiście funkcjonowanie warszawskiej komunikacji bo generalna sytuacja nie wygląda różowo, ale to już zupełnie inny temat. Cała instrukcja liczy 128 stron, obejmując kierowców autobusów, trolejbusów, motorniczych tramwajów, a także konduktorów, który to zawód darzony przez pasażerów sympatią uległ stopniowej likwidacji. Znawcy tematu wyłuskali by pewnie z tej książeczki kolejne smakowite, staroświecko brzmiące kawałki, ja jednak, jako złośliwiec polujący na błędy językowe, przytoczę na koniec znaleziony tam klasyczny kwiatek z dziedziny tautologii czyli masła maślanego. W punkcie: „Zalecenia szczególne dla kierowców”, odnośnie korzystania z myjni, instrukcja napomina: „Zabrania się cofania autobusem do tyłu ponieważ spowoduje to uszkodzenie urządzeń myjni i autobusu”. O tym, czy można cofać do przodu instrukcja nie informuje.

**MACIEJ W. KOWALSKI**

# Gdy

# autobus

# stoi

# w kroku...

**Pasażerowie lubią do nas pisać. Czasami przyznają wprost, że piszą, jak potłuczeni. Przez grzeczność nie protestujemy**

Ale z tym „trawieniem” kierowców musi być coś na

rzeczy, bo Gosia z Targówka żali się na drajwera z linii 512: „**zachowanie kierowcy strawiło, że nie zdążyłam na autobus**” – pisze w skardze. Gośka,

Warto ponieść drobną ofiarę, jakimi były ślady po przycięciu, aby do historii trafić.

## Lepiej się nie Ku-cić

W 190 wybuchła awantura a rozeszło się o przewóz roweru. Zdaniem pasażerki, pani Żanety (dokładne dane znane redakcji), która była świadkiem scysji, kierowca nie wykazał się nadmiarem kultury.

„**Nie zamierzałam wnikać w Kutnie, ale uważam, że zatrudniacie państwo prostaka**” – pisze pani Żaneta.

Żaneto Kochana! Może nasz kierowca nie ma dobrych manier, za to ty nie wiesz, co piszesz. Ale masz rację: lepiej nie wnikać w kłótnię. Ale Kutno nie ma tu nic do rzeczy.

Dla pasażerów kłótnia czy Kutno to jeden pies, podobnie niektórzy mylą słowo korek ze słowem krok i robi się nieco śmiesznie. Dowodem list pana Zbigniewa. „**Gdy autobus stał w kroku poprosiłem o włączenie klimatyzacji**” – pisze nasz skargowicz.

Klimatyzacja w kroku. No Zbyszek, zachowuj się, chłopie!

## Komu karę, komu?

Naród uważa, że jak kierowcy są winni, powinni zostać ukarani. Niestety, w tym cały ambaras, aby chęci i głowa chciały na raz. Nie zawsze idzie to w parze i potem jest kwiatuszek jak ze skargi Mirosława, który pisze: „**Proszę o wyniesienie konsekwencji...**”

Mirek, a skąd mamy je wynieść, hę? Mirka przebija Emil, nasz stały „pisarz”. „**Zacznijcie rozdawać kary pieniężne**” – sugeruje w liście.

Panowie kierowcy, kto chce kasę?

le się dzieje, drodzy Czytelnicy, w państwie polskim, źle. Nasi drodzy pasażerowie na szczęście nie zawodzą i trzymają nas przy życiu tym, co piszą. A piszą, jak mawiał pewien wieszcz z Kobylki – tak, jak umią. Oddajmy im głos!

## Kierowcy strawni i mniej strawni

Deszczowy dzień. Linia 180 mknie alejami Ujazdowskimi. Mknie jak amfibia, spod kół wytryskują fontanny wody. Alejami idzie pan Bartek. Spod kół autobusu nagle chlust! – wodą prosto na pana Bartka. Rozżalony pisze do nas, cytujemy: „**kierowca strawił, że zostałem ochlpany**”.

Oj, Bartoszu, z opisu twojego dramatu wynika, że ewentualne problemy z trawieniem kierowcy nie przyczyniły się do twego zmoczenia. Zostałeś, chłopie, ochlpany, ale wodą a nie tym, co kierowca ma w żołądku.

a może by tak czytać to, co się napisało, zanim się wyśle, hę?

## Piszę jak potłuczony

Dominik jechał 189. Prowadzący dał po heblach i Dominik odczuł, jak to się ładnie mówi, dyskomfort. Po naszymu przydzwonił nosem w fotel. Napisał nam długi i pełen żalu list, a zakończył go zdaniem, cytujemy: „**Przepraszam że piszę tak chaotycznie ale jestem strasznie zły na tego kierowcę i piszę jak potłuczony**”.

Dominiku, gdybyśmy sobie nabili guza, też byśmy pewnie pisali nieco nieskładnie. Twoje przeprosiny przyjmujemy.

## Dziecko w historii

W autobusach dzieją się rzeczy przeróżne, można nawet trafić do historii. Nie wierzycie? Pojedźcie na Ochotę, tam mieszka pani Jola, młoda matka. Jechała 172, podczas wysiadania drzwi przytrzasnęły jej dziecko. „**Moje dziecko po tym (zdarzeniu – przyp. red.) wpadło w historię**” – pisze w skardze Jola.

Jolu, historia jest nauczycielką życia.

### To trąci aburdem

W autobusie linii 111 jechał pasażer bez maseczki, więc inny pasażer tak z czysto polskiej życzliwości, doniósł kierowcy. I co?

„Kierowca był bezobojetny. To trąci aburdem” – twierdzi donosiciel.

Hej, przyjacielu! Nie chcemy być złośliwi i powiedzieć, czym trąci twoja znajomość języka polskiego.

W przypadku z linii 169 rację miał jednak pasażer. Kierowca pomiął jeden z przystanków, więc skargowicz wylał swój słuźny i łał i podsumował: **„Kierowca jest zapowiadany zatrzymywać się na wszystkich przystankach”**.

Drogi panie pasażerze! Staramy się zapowiadać tę prostą prawdę, że na przystankach trzeba stawać, wszystkim kierowcom.

### Najpierw ochłóń, potem pisz

Zazwyczaj ludzie piszą skargi zaraz po zajściu, na świeżo. Jeszcze emocje buzują, a już klawiatura smartfona się gotuje. Ale z pana Fryderyka to chłop-przykład stoika. Napisał nam skargę dopiero dzień po wydarzeniu. Nie pamiętamy już, o co poszło, ale pointa była jak deser od Bli- klego: **„Piszę dopiero teraz bo wcześniej były słowa niecenzuralne”**.

Fryderyku-stoiku! Przykład twojego opanowania godzien jest naśladowania!

### Ta pędząca męźczyzna...

Mówiliśmy coś o zatrzymywaniu się na przystankach? No to teraz coś z linii N37, banał, autobus się nie zatrzymał, a oburzony Jakub, jak się domyślamy, niedoszły pasażer, pisze tak: **„Kierowca na widok pędzącej męźczyzny nie zatrzymał się”**.

Jakub, bądź człowiekiem: czy gdybyś ty zobaczył pędzącą męźczyznę to byś stanął, czy jednak na wszelki słuźczaj dodał gazu?

Inny pasażer, któremu „nocka” śmignęła koło nosa, pyta nas: **„Czy mam rzucić się pod autobus?”**

Nie, proszę pana, takich ofiar nie oczekujemy.

Jeżeli natomiast chodzi o płcie, to mamy wrażenie, że nie wszyscy państwo pasażerowie czają bazę i wiedzą, kim z natury i biologii są. Pani Katarzyna streszcza nam swoją przygodę (przycięcie w linii 120) i opowiada: **„jestem kobietą w ciąży dlatego zostałem przepuszczony w drzwiach.”**

Pani/Panie Kasiu! Za wszelkie utrudnienia przepraszamy!

### Nieważna, jako kobieta

„Poczułam się nieważna jako kobieta i podróżująca komunikacją miejską” – takie smutne słowa napisała nam pani Aldona, nierada, że 517 zamknął jej przed nosem drzwi.

Aldona, to nie tak! Nie jesteś jedyną, której kierowca zamyka drzwi przed nosem.

### Drzwi stawiają nogę

A teraz coś jeszcze z epoki „ciepłego guzika”, czyli zdarzenie z linii 140, cytujemy: **„Po wciśnięciu guzika drzwi otworzyły się i stawiając już jedną nogę przycięły mnie”** – pisze Jarosław z Marek.

Jarosławie! Ponieważ szkolnictwo w Markach nie trąci Sorboną to powiemy ci tak po ludzku: drzwi nie mogły wcisnąć guzika i nie mogły postawić nogi. Nawet jednej. Ale wiesz, jak sobie wyobraziliśmy te drzwi, co nogę stawiają w autobusie od razu nam się humor poprawił.

### Zakochany po uszy

Jest ciepło, a być może i gorąco, więc skarga, a raczej pytanie pana Marcina wydaje nam się bardzo na czasie. A pytanie brzmi, cytujemy: **„Czy przy dodatknych temperaturach, przy autobusie zakochanym do granic możliwości, musi być włączone ogrzewanie?”**

Marcin, jak jest miłość to i gorąco musi być.

SŁAWOMIR ŚLUBOWSKI

## A tak piszą kierowcy

„Pan siedział w telefonie i nie dał sygnału” – raport kierowcy linii nocnej na skargę na niezatrzymanie się.

„Pasażerka powiedziała pocałuj mnie w dupę, co wywołało u mnie skrajne emocje” – kierowca w raporcie na zarzut niewłaściwego zachowania wobec pasażerki.

„Przewróciła mi się pasażerka, bo trzymała się powietrza” – raport na temat przyczyn upadku pasażerki.



W tekście ukryte są nazwy walut. Znaków interpunkcyjnych, czyli przecinków i kropek, nie bierzemy pod uwagę. Oto przykład: Dziecko **szło, tyłem...** Mamy tu nazwę „złoty”. W rozwiązaniu należy podać odgadnięte nazwy walut. Odpowiedzi proszę nadsyłać na adres: [malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl](mailto:malgorzata.kaczynska@mza.waw.pl) Zapraszamy do zabawy! Rozlosujemy 10 nagród. **MKa**



**LISTA NAGRODZONYCH OSÓB  
W ZADANIU Z NUMERU 6/7 2020**

Rozwiązanie a-8, b-10, c-10. Lista nagrodzonych osób:

- |                         |                       |
|-------------------------|-----------------------|
| 1. Mariusz Mazek        | 6. Jan Cićkowski      |
| 2. Karolina Gołębiewska | 7. Oliwier Kalinowski |
| 3. Łukasz Sztajerwald   | 8. Szczepan Nowak     |
| 4. Patrycja Stańko      | 9. Kasia Gasik        |
| 5. Joanna Polimeni      | 10. Maciej Sztark     |

**Klakson.waw**

Wydawca – Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o.

Redaguje zespół: Sławomir Ślubowski (redaktor naczelny), Małgorzata Kaczyńska, Adam Stawicki, Włodzimierz Winek, 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](mailto:klakson@mza.waw.pl), tel. 568 75 69

Opracowanie graficzne, skład i łamanie: Konrad Wienczatek

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