

KLAKSON

PISMO PRACOWNIKÓW MZA I SYMPATYKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE



**TAK CHCE
PRAWO**



**WYLUZUJ.
ALE JAK?**



**ZAKOCHANI
W IKARUSIE**

Jeden

Tomasz Gawor

z dziesięciu

s. 03 Wydarzenia

s. 04 Problemy

Brudna Sprawa
Mediator sprzymierzeńcem stron

s. 05 Wywiad

Wyluzuj. Ale jak?
Psycholog dr Małgorzata Waszkowska
o stresie w pracy kierowcy

s. 06 Temat numeru

Tomasz Gawron – Nie popadam w rutynę

s. 07 Raporty

s. 08 Ludzie

Ania i Marcin Pychowie
– *Zakochani w Ikarusie*

s. 09 Ludzie

„Nasz Stary”
– *opowieść o Kazimierzu Szpotańskim*

s. 10 Pasje

Marek Baca – Spójrzeć okiem Boga

s. 11 Nasze sprawy

Trudny pasażer
Zostaje to, co miłe

s. 12 Mleczko dla MZA Konkurs



Serdeczne podziękowania dla kierowców R-1: Mariana Dudka (nr 621), Roberta Getki (nr 774), Grzegorza Górskiego (nr 679) i Tomasza Gawora (nr 512) za owocną pracę przy sesji zdjęciowej na terenie zajezdni R-1 i czas spędzony na długich rozmowach. Dziękuję także ich bliskim za wyrozumiałość (była sobota, żony się niecierpliwiły) i Antoniemu Mroczkowi, kierownikowi oddziału, za sprawną organizację spotkania. Będą kolejne.



Drogi Agnieszko!

O tym, że są bohaterami dowiedzieli się na spotkaniu z prezydent Hanną Gronkiewicz-Waltz. Nigdy tak o sobie nie myśleli. Niektórzy zdradzili mi, że do ostatniej chwili nie wiedzieli, dlaczego mają odwiedzić Ratusz. Nie przyszło im do głowy, że „zgarną” podziękowania za coś, co robią odruchowo, spontanicznie – za pomoc drugiemu człowiekowi.

Sami nie czują się bohaterami bo – jak mówią – każdy na ich miejscu postąpiłby tak samo. Na razie poznałam czterech – poświęcili mi swój wolny czas, cierpliwie pozwolili do zdjęć, opowiedzieli o radości, jaką daje im praca, o odpowiedzialności za autobus i pasażerów, ponarzekaliśmy na ogólną „znieczulicę”. Wypadki, w których udzielali pierwszej pomocy, mogą zdarzyć się każdemu. Pomyślałam: z takimi kierowcami czuję się bezpieczna.

„Jeden z dziesięciu” – tak nazwałam cykl przedstawiający dziesięciu kierowców wyróżnionych w listopadzie 2015 r. Wiem jednak, że jest ich więcej. Dlatego apeluję: jeśli ktoś z Waszych kolegów i koleżanek wykazał się w pracy odwagą, empatią, udzielił pomocy pasażerom, przechodniom, rowerzystom, innym kierowcom, nawet zwierzętom – napiszcie do mnie, do „Klaksonu”.

Agnieszka Nabrdalik

KOMANDOSI



TAK CHCE PRAWO

W październiku 2015 r. przedstawiliśmy sprawę inicjowania przez przedstawiciela jednego ze związków zawodowych i składanych przez byłych pracowników MZA pozwów do sądu o dopłaty do wyliczonej odprawy emerytalnej. Ostatnie decyzje Sądu Rejonowego w Warszawie dowodzą, że nie zawsze wnoszący pozew może się spodziewać korzystnych dla siebie rozstrzygnięć.

Sąd prawomocnym wyrokiem oddalił powództwo byłego pracownika spółki oraz zasądził od niego zwrot kosztów sądowych. Były pracownik nie tylko niczego nie uzyskał, ale zobowiązany został jeszcze do zapłaty kosztów obsługi prawnej.



W AKCJI

WYDZIAŁ DZIAŁAŃ SPECJALNYCH ŻANDARMERII WOJSKOWEJ WE WSPÓŁPRACY Z DZIAŁEM BEZPIECZEŃSTWA MZA ZORGANIZOWAŁ NA TERENIE ZAJEJZDNI PRZY WŁOŚCIAŃSKIEJ TRENING ANTYTERRORYSTYCZNY. W AKCJACH SZKOLENIOWYCH OPRÓCZ SPECŻANDARMÓW UCZESTNICZYLI PRZEDSTAWICIELE INNYCH SŁUŻB. JEDNYM Z ZADAŃ BYŁ SZTURM NA AUTOBUS I UWOLNIENIE ZAKŁADNIKÓW. BEZ OBAW, UCIERPIAŁY TYLKO „KASACYJNE” AUTOBUSY.

fot. ŻW

ZAGRAŁEM SIEBIE

Marek Woldan, kierowca R-1 został głównym bohaterem filmu reklamowego, produkowanego na zlecenie MZA. – Wybór nie był przypadkowy. Chcieliśmy pokazać doświadczonego kierowcę, w którego ręce trafił najnowocześniejszy, jeżdżący po stolicy sprzęt – mówi producent spotu. Tak oto Marek, który obsługuje przegubowego Solarisa, został na trzy dni kierowcą „elektryka”. – Jeżdżę tym, co podstawiają. Nie grałem, byłem sobą. Tę rolę wykonuję od kilkunastu lat. Tylko pudrem zmarszczek nie zakrywam – żartuje. Czekamy na premierę!



fot. JAKUB LADA, TAKŻE TEGO STUDIO

Po styczniowym artykule na temat sporu zbiorowego, redakcja otrzymała kilka pytań z prośbą o wyjaśnienie znaczenia etapu mediacyjnego. Zgodnie ze wskazaniem Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej wyznaczono mediatora pomiędzy Organizacją Międzyzakładową NSZZ „Solidarność” Nr 4, działającą w Miejskich Zakładach Autobusowych Sp. z o.o. oraz Tramwajach Warszawskich Sp. z o.o. a Miejskimi Zakładami Autobusowymi Sp. z o.o. Mediacjami zajmie się ekspert ds. prawa pracy.

Przejdzie do tego etapu sporu, prowadzonego z udziałem mediatora, daje nadzieję na jego rozstrzygnięcie w oparciu o merytoryczne ustalenia. Mediator, jako osoba bezstronna, stwarza podstawę do przedstawienia sytuacji wolnej od emocjonalnej i subiektywnej oceny. Postępowanie z jego udziałem kończy się podpisaniem przez



MEC. MARCIN MEDUCKI,
koordynator zespołu radców prawnych
w Miejskich Zakładach Autobusowych
Sp. z o.o.

strony porozumienia, a w razie jego nieosiągnięcia – sporządzeniem protokołu rozbieżności ze wskazaniem stanowisk stron.

Należy wierzyć, że wyznaczenie mediatora pozwoli na zakończenie lub kontynuowanie sporu zgodnie z zasadami wynikającymi z obowiązujących przepisów, bo używanie przez stronę związkową (w toku dotychczasowych rokowań) argu-

MEDIATOR SPRZYMIERZENIEM STRON

mentu strajku jako metody nacisku na pracodawcę jest nieprawidłowe. Strajk nie może być ogłoszony bez uprzedniego wyczerpania możliwości rozwiązania sporu zgodnie z zasadami zawartymi w ustawie o rozwiązywaniu sporów zbiorowych. W przeciwnym przypadku strajk będzie uznany za nielegalny ze wszelkimi konsekwencjami wynikającymi z tego faktu, a za straty spowodowane strajkiem mogą być obciążone osoby odpowiedzialne za jego wszczęcie. Ponadto za okres trwania strajku pracownikom nie przysługuje wynagrodzenie. Dlatego ważny jest etap z udziałem mediatora i wynikające z niego szanse na porozumienie.

Brudna sprawa

List alarmujący o krytycznym stanie kabiny sanitarnych na krańcach linii nadesłał do naszej spółki właściciel firmy wynajmującej i serwisującej przenośne toalety. Dzielimy się z Wami fragmentem pisma, z nadzieją, że pomożecie ustalić dlaczego i w jakich okolicznościach dochodzi do kradzieży i dewastacji.

(...) Osoby korzystające z toalet notorycznie powodują uszkodzenia naszego mienia tj: wyrywanie kłódek, wyrywanie i kradzież dozowników na mydło, wyrywanie i kradzież uchwyty na ręczniki, kradzież umywalk, wyrywanie desek klozetowych, kradzież toalet. Ponadto kierowcy nie zamykają toalet na kłódkę, co powoduje korzystanie z nich osób trzecich. Dodatkowo kabiny są traktowane jak pojemniki na śmieci, ich oczyszczanie skutkuje awariami sprzętu serwisowego i generuje niepotrzebne koszty. Po 4 miesiącach współpracy 70% toalet ma różnego rodzaju uszkodzenia. W związku z tak dużą ilością uwag jesteśmy zmuszeni rozważyć zakończenie umowy (...)

WC Serwis Sp. z o.o.

Ogłoszenie i przeprowadzenie kolejnego przetargu na usługi sanitarne potrwa co najmniej pół roku. W tym czasie MZA nie ma prawnych podstaw do wynajęcia zastępczych kabiny. W lutym każdy kierowca ponownie otrzyma klucz do toalet. Jeśli korzystanie z kłódek przyczyni się do poprawy sytuacji, firma serwisująca nie zerwie umowy. Jednak pytanie, dlaczego tak się dzieje – wciąż jest aktualne. Dlatego poprosiliśmy kierowców o próbę zdefiniowania problemu. Oto wypowiedzi:

MARCIN, R-1:

Nie wszystkie toalety na krańcach są w złym stanie, np. ta przy Cmentarzu Wolskim. Z kibelków, z których korzysta konkurencja aż się wylewa. Zielone kabiny są lepsze niż poprzednie, ale kłódka nic nie daje. Gdy ktoś jest zdesperowany, to jednym szarpnięciem otworzy drzwi.

PIOTR, R-1:

Toalety na krańcach wyremontowanych są czyste i pachnące, ale na tych „starych” różnie bywa. Kierowcy najwyraźniej nie potrafią z nich korzystać. Nie wiem, jak to zmienić, bo kultury osobistej powinni uczyć w szkole i w domu, a nie w pracy.

ANIA, R-4:

Na liniach, którymi jeżdżę (np. 718) kabiny są zamykane na kłódkę, ale w największe mrozy kłódki zamarzły. Zdarza się, że kabina jest, ale należy do innego przewoźnika, który zamyka ją swoimi kluczami (np. na Suwalskiej). Inny problem: kierowcy, którzy na liniach mogą skorzystać z toalet w centrach handlowych (np. linia 112), są pozbawieni tej możliwości w święto.

ROBERT, R-3:

Każdy kierowca dostał klucz i powinien go nosić, ale widzę, że rzadko który po skorzystaniu zamyka kabinę. Pewnie przez pośpiech. Wszyscy nadganiamy.

Stres potęguje zła organizacja pracy, konflikty, odpowiedzialność za stan techniczny autobusu, nieprzewidywalne zachowanie kierowców innych pojazdów, pieszych, przeszkody w trasie i konieczność nadrobienia straconego czasu. Tymczasem pracodawca i pasażerowie wymagają świadczenia usługi punktualnie i bezpiecznie. Jak w tej sytuacji nie dać się nerwom? Co robić, gdy zmęczenie psychiczne odbiera radość z pracy?

WYLUZUJ. ALE JAK?

**Z DR MAŁGORZATĄ
WASZKOWSKĄ ROZMAWIA
AGNIESZKA NABRDALIK**

Czy praca kierowcy autobusu musi być stresująca?

Nie ma zawodu, którego wykonywanie nie wiązałoby się ze stresem, można jednak zmniejszyć jego dokuczliwość. Należy pamiętać, że za nasz stres i jego skutki w dużym stopniu jesteśmy odpowiedzialni my sami. Od naszej osobowości, temperamentu, stosunku wobec pracy, firmy, kolegów, a także od umiejętności radzenia sobie z podenerwowaniem zależy to, jak często narażeni jesteśmy na irytujące sytuacje, i jakie stres ma skutki dla nas i dla naszego otoczenia.

Słyszałam od kierowców, że stres ich tak paraliżuje, że czasami zanim się uspokoją i wrócą do swoich zadań, upływa kilkadziesiąt sekund.

Ważne, aby wiedzieć jak się uspokoić. Jednak nie wszyscy kierowcy mają umiejętność szybkiej relaksacji. Na pewno pomaga parę głębokich wdechów, spacer w pobliżu autobusu pomiędzy kursami, kilka minut odpoczynku na pętli, przerwa na zjedzenie kanapki. Na specjalnych kursach prezentowane są różne techniki odprężające. Można też nauczyć się na nich rozwiązywania konfliktów, rozpoznawania i kontrolowania emocji (tak, aby się nie zagalopować w nerwowych reakcjach), a nawet sposobu prowadzenia rozmowy z „trudnym” pasażerem.



O ile „prowadzenie” takiej rozmowy jest możliwe...

Jeśli nie jest, wystarczy dać się wykrzyknąć lub przeprosić za zaistniałą sytuację, zamknąć drzwi za pasażerem i ruszyć. Wdawanie się w awanturę tylko pogarsza sprawę – autobus niepotrzebnie stoi, na następny przystanek podjeżdża spóźniony, pasażerowie są źli, ktoś składa skargę, kierowca, „goniąc grafik”, popełnia wykroczenie. Z agresywnych reakcji płyną same szkody.

Często obserwuję, jak sfrustrowany pasażer rzuca pod adresem kierowcy obelgi, bo ten prawie odjechał mu sprzed nosa. Kierowca na takie zachowanie reaguje złością, bo przecież „taki i owaki” nie będzie go obrażał. I nakręca się spirala gniewu.

Chce Pani powiedzieć, że kierowca może „uodpornić się” na pasażerów z pretensjami, utrudnienia w ruchu drogowym, złe warunki pogodowe, problemy w domu?

Profesjonalny kierowca potrafi oddzielić życie zawodowe od życia osobistego, choć bycie w pracy „tu i teraz” nie jest proste. Panowania nad stresem uczymy się przez całe życie, także obserwując innych. Można tę umiejętność pogłębić, gdy posłucha się wskazówek ekspertów: szkoleniowców i trenerów, psychoterapeutów. Nie oczyścimy świata z nerwowych pasażerów, ale możemy sprawić, że ich agresja nie obudzi w nas negatywnych emocji.

Możemy też odreagować...

Pod warunkiem, że zdrowo, czyli wykonując takie czynności, które nam posłużą, przyniosą odprężenie i nie zaszkodzą innym. Odreagowanie stresu powinno odbywać się przede wszystkim

w czasie wolnym i najlepiej, żeby nie było to wypicie piwa na kanapie przed telewizorem, tylko aktywność fizyczna. Sport, a nawet 30 minutowy spacer, znakomicie relaksuje i koi nerwy. Kierowca sam powinien zadbać o siebie, zaczynając od zmiany sposobu myślenia. To jak pracuje i odpoczywa wpływa na jego kondycję.

W jak dużym stopniu stres zagraża zdrowiu?

Żyjąc w napięciu wypalamy więcej papierosów, spożywamy więcej alkoholu, nadużywamy leków uspokajających, które wpływają źle na zdrowie, pamięć i koncentrację, a w efekcie na jakość pracy. Najczęściej stwierdzone dolegliwości związane z siedzącym trybem pracy i stresem u kierowców, to problemy z układem krążenia – niektóre choroby serca, nadciśnienie, nadwaga, nerwice, bezsenność. Długotrwały stres przyczynia się do rozwoju problemów somatycznych i psychicznych, zwłaszcza gdy nie umiemy sobie z nim radzić.

Niektórzy kierowcy nazywają swoją pracę służbą...

I mają rację. Kierowcy autobusów wykonują publiczną usługę. To oni są dla pasażerów, nie odwrotnie. Ich zadaniem jest umożliwić ludziom dotarcie w określone miejsce, a niekiedy także udzielenie pomocy, ułatwienie skorzystania ze środka transportu; myślę tu o osobach starszych, niepełnosprawnych. Jeżeli ktoś traktuje ludzi z wrogością i widzi w nich tylko źródło problemów, nie powinien pracować w tym zawodzie.

Co pomaga w pracy kierowcy?

Życzliwość i umiejętność „wchodzenia w cudze buty”, czyli spostrzegania danej sytuacji nie tylko jako kierowca, ale pasażer, pieszy, rowerzysta, inwalida, czy właściciel psa. Przydaje się też uśmiech, lub chociaż pogodny wyraz twarzy. No i oczywiście umiejętność skutecznego radzenia sobie ze stresem.

DR MAŁGORZATA WASZKOWSKA

psycholog z Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi, kierownik Pracowni Diagnostyki Psychologicznej. Prowadzi badania nad stresem u kierowców.

Dla Tomasza Gawora to oczywiste, że kierowca służy drugiemu człowiekowi. – Trzeba reagować, nie bać się i pamiętać, że najważniejszy jest człowiek, a grafik to rzecz zmienna – mówi. Pracuje w MZA od 7 lat. Tego dnia, gdy wyjeżdżał z zatoki linią nr 222, w lusterku zauważył przewracającą się staruszkę. Kobieta chciała zmienić miejsce. Nie chwyciła się uchwyty ani poręczy, straciła równowagę i upadła. Tomasz zatrzymał autobus i zajął się pasażerką. – Była zawstydzona. Przepraszała, że narobiła kłopotu. Zapewniała, że dobrze się czuje, ale widziałem, że jest w szoku. Zostałem przy niej i obserwowałem jej reakcje. Była rozkojarzona. Po chwili zaczęła narzekać na ucisk pod żebrami. Wezwałem karetkę. Niektórzy pasażerowie kazali ruszać, inni chwalili moje zachowanie – wspomina. Karetka przyjechała w ciągu kilkunastu minut i zabrała kobietę na szczegółowe badania.

Wcześniej był mechanikiem. Jest szczęśliwy, że wreszcie robi to, co lubi. – Czasami na drodze czuję się jak w filmie sensacyjnym. Tyle się dzieje, że trudno popaść w rutynę – żartuje. Nie uważa się za bohatera. Tamtego dnia nawet żonie nie powiedział o tym, że wzywał pogotowie do pasażerki.

AN

Tomasz Gawor

NIE CZUJĘ SIĘ
BOHATEREM

> NO I KAPLICA...

15 STYCZNIA

Kierujący 2/720 pomylił trasę i „przejechał” skrzyżowanie Żanęcin z ul. Spokojną. Gdy chciał naprawić swój błąd i cofał, uderzył w... przydrożną kapliczkę. Na szczęście nikomu nic się nie stało, a uszkodzenia i kapliczki, i wozu nie są poważne. Znacząco Opatrzność czuwa...

> JAK JEST ŚLISKO, WARTO ZWOLNIĆ

15 STYCZNIA

To nie był szczęśliwy dzień dla naszych kierowców, oj, nie. O 17. 35 w alei Sikorskiego przy Dolinie Służewieckiej kierowca 1/503 nie wyhamował i uderzył przodem w tył stojącego na przystanku 7/185. Skutki były fatalne: oba wozy nadają się do remontu, nadto ucierpiało jedno dziecko, jadące z ojcem wozem linii 185. Chłopiec trafił do szpitala.

➤ Dosłownie chwile później, o 17.50 na Mielenijnej 3/516 uderzył w tył stojącego na przystanku innego autobusu. Tu również uszkodzenia były znaczne. Ucierpiała jedna pasażerka.

O 17.57 na Belwederskiej kierujący linią 180 (wóz należał do prywatnego przewoźnika) podczas omijania uderzył w nasz 11/180.

Jakby w rewanżu za to zdarzenie, 016/523 uderzył w autobus Mobilisu. Do zdarzenia doszło na Olszynie Grochowskiej.

Ale dzień się jeszcze nie skończył. O 19.10 na krańcu w Piasecznie zderzyły się dwa nasze autobusy – 8149 i 8197. Ten pierwszy wpadł w poślizg i uderzył w drugi. Pół godziny później doszło do paraliżu ruchu w Wawrze. Na Patriotów przy Młodej, na rondzie, „zakopały się” autobusy i zablokowały ruch w obydwu kierunkach! Utknęły 4 brygady linii 521, a także brygady z linii 142 i 305.



opracował

ŚLAWOMIR ŚLUBOWSKI

> KRAKOWSKIE TO NIE DEPTAK!

17 STYCZNIA

Dwie osoby ranne – taki był bilans gwałtownego hamowania 12/116 na Krakowskim Przedmieściu. Kierowca dał po hamulcu, bo wprost pod maskę weszła mu kobieta. Uniknął przejechania pieszej, ale nie udało się uniknąć przykrych skutków takiej skrajnej nieostrożności przebiegania tuż przed autobusem. Sprawczyni zamieszania dała nogę.

> NO I PRZERĄBANE...

19 STYCZNIA

Ulicą Przerąbkowską jechała sobie ciężarówka i wiozła na naczepie koparkę. Aliści w pewnej chwili, gdy ciężarówka była na łuku, koparka postanowiła pojechać o własnych siłach. Zsunęła się z naczepy prosto na jezdnię! Daleko nie pojechała, za to zablokowała ruch. Kilka brygad utknęło.

> DRZWI ATAKUJĄ AUTOBUS!

20 STYCZNIA

Wszystkiego człowiek może się spodziewać, ale tego, że spotka go pech na oddziale, to raczej na pewno nie. A jednak... Kierujący wozem 5220 wyjeżdżał po dokonaniu OC z hali na Kleszczowej i nagle jedna połówka automatycznych drzwi zamknęła się gwałtownie, uszkadzając bok autobusu.

Na tym samym oddziale dzień później kierujący wozem 5216 zgłosił, że podczas przejazdu przez myjnię wóz został uszkodzony. W jakich okolicznościach – kronika Centrali Ruchu milczy, ale stare powiedzenie mówi, że częste mycie skraca życie. Autobusu, jak widać, także.

> POBILI ZA ZWRÓCENIE UWAGI

21 STYCZNIA

W 4/514 dwóch dżentelmenów piło alkohol. Gdy kierowca zwrócił im uwagę, że autobus to nie knajpa, został pobity. Na szczęście obrażenia nie okazały się groźne. Na miejsce przyjechała policja, która... no chyba domyślicie się, nie ujęła sprawców. Wcale nas to nie dziwi. Gdyby ich ujęła, byłby artykuł na pierwszej stronie.

> OBAJ BYLI BEZ KAGAŃCA

24 STYCZNIA

Do 2/109 wsiadł pan z psem bez kagańca. Gdy kierowca zwrócił uwagę, że bez kagańca psa przewozić nie wolno, usłyszał słowa, których nam także nie wolno powtórzyć, bo nie poleciało Mickiewiczem, ni Słowackim. Pasażer w jednoznaczny sposób wyraził chęć przejazdu autobusem, a kierowca utrzymywał, że jest to łamanie regulaminu. Pasażera (i psa) wyprowadziła policja. Właścicielowi też przydałby się kaganiec.

> TEN, CO JEDZIE PROSTO, MA PIERWSZEŃSTWO!

24 STYCZNIA

Minutę po północy kierujący 4/519 skręcał w lewo. Nie ustąpił pierwszeństwa pojazdowi, jadącemu prosto. Kierowca

➤ tegoż pojazdu, chcąc uniknąć kolizji, odbił i zderzył się z latarnią. Naszym zdaniem, kierującego autobusem należałoby oświecić z podstawowych zasad ruchu drogowego.

> JAK NA SKRZYDŁACH

27 STYCZNIA

Gdy pół godziny po północy 198/N16 dojeżdżał do Wileńskiego, kierowca zauważył, że jeden z pasażerów wyrzywa skrzydło drugich drzwi. Wandal uciekł, a usterkę naprawiło pogotowie techniczne.

> BANDZIOR W OSOBÓWCE

28 STYCZNIA

Bandyta – bo trudno kogoś takiego nazwać inaczej – celowo potrącił samochodem osobowym naszego kierowcę. Do zdarzenia doszło na Puławskiej. Kierujący 5/172 nie mógł wyjechać z zatoki, bo kierowca auta osobowego niewłaściwie zaparkował. Gdy nasz pracownik poszedł zwrócić uwagę, kierujący osobówką wsiadł za kółko i... ostro ruszył, najeżdżając na naszego kierowcę. Zabrano go do szpitala. Życzymy zdrowia, panie kierowco, a bandytę za kółkiem, mamy nadzieję, zajmie się sąd.

Ania i Marcin Pychowie **ZAKOCHANI W IKARUSIE**

Z Ikarusem trudno rywalizować o serce miłośniczki komunikacji, ale najwidoczniej tego dnia Marcin miał szczęście, choć Ania nie od razu była zainteresowana rozmową z kierowcą. Potem jednak bez wahania przyjęła zaproszenie na wycieczkę podmiejską linią 719. Pobrali się trzy lata później. **O tym, jak komunikacja miejska zbliża ludzi i dowozi ich prosto przed ołtarz, opowiadają Ania i Marcin Pychowie.**

Poznali się w zabytkowym Ikarusie we wrześniu 2010 roku podczas Dni Transportu Publicznego. Marcin obsługiwał kurs z Młocin na Ostrobramską. Gdy wsiadła drobna brunetka, odpoczywał na schodku, zagadnął, i tak od matematyki, której Ania nie lubiła, po pracę kierowcy snuła się rozmowa. Oboje zafascynowani są miejską komunikacją. Tata Ani był kierowcą w MZA. Często jeździła z nim na linii turystycznej nr 100 lub 184. Marcin marzył o tym, by poznać wszystkie linie w Warszawie. Zamiast biegać po podwórku, prosił babcię, żeby zabrała go do autobusu. Dziś oboje są zawodowo związani z komunikacją: ona pracuje jako kasjerka w Punkcie Obsługi Pasażerów ZTM, on – od stycznia jest dyspozytorem ruchu w R-1, a przez 9 lat był kierowcą R-2.

Ślub wzięli trzy lata później. I zamiast ślubnego portretu nad łóżkiem w sypialni, powiesili „gablótkę” z 78 modelami autobusów, które jeździły lub wciąż jeżdżą po stolicy. Do kościoła razem z gośćmi pojechali tym samym Ikarusem, w którym się poznali. W podróż poślubną wybrali się jednak nie autobusem, a koleją transsyberyjską. Inicjatorem był Marcin, ale dziś jednoznacznie mówią, że to była wyprawa ich życia. W nocy jechali, w dzień zwiedzali. Zo-



baczyli Moskwę, Bajkał, Irkuck, przekroczyli granicę Europy z Azją. Przejechali ponad 25 tysięcy kilometrów. Wrócili pełni podziwu. – Zachwyciła nas dobra organizacja przejazdów i dbałość obsługi kolei o detale – zanim pasażerowie wysiedli z wagonu, konduktor polerował ściereczką klamkę do drzwi. Wielka klasa i zaskakująca punktualność – wspomina Ania.

Ich życie krąży wokół autobusów. Choć Marcin przekonuje, że praca dyspozytora jest mu bliższa, bo skończył logistykę, to jednak tęskni za możliwością zasilania jako kierowca. – Mam nadzieję, że kiedyś jeszcze zasiądę za sterami autobusu – wzdycha. Na tegoroczne Walentynki wybrali się do Budapesztu, by pojeździć... Ikarusami. Nie przypadkiem w ich zbiorach szczególne miejsce zajmuje kolekcja węgierskich modeli.

Aniu, Marcinie! Niech dalej spełniają się Wasze marzenia! A czytelnikom „Klaksynu” życzymy takiej miłości jak Wasza!

AN

opracował **MAREK MOCZULSKI**

„NASZ STARY”

W pracy nazywali go „nasz Stary”. Przychodził do fabryki przed 7.30. Często stawał przy portierze, bo lubił zamienić słowo z wchodzącymi pracownikami. Kazimierz Szpotański był założycielem, właścicielem i dyrektorem Fabryki Aparatów Elektrycznych (FAE), która – razem z pracującymi w niej ludźmi – stała się celem i radością jego życia.

Fabryka powstała w listopadzie 1918 r. w dwupokojowym lokalu przy ul. Mirowskiej w Warszawie. Zatrudniała na początku 3 pracowników. W 1920 r. dawała pracę już 120 osobom, a 19 lat później – 1600, w tym około 200 inżynierom i technikom.

Po ukończeniu wydziału elektrycznego Politechniki w Berlinie-Charlottenburgu młody inżynier Szpotański zdobywał doświadczenie zagranicą.

Zanim uruchomił własną fabrykę pracował w AEG w Berlinie, potem u Siemensu w Rydze i Charkowie, gdzie od podstaw zorganizował dział budowy aparatów elektrycznych.

Jednym z pierwszych zamówień dla 3-osobowego warsztatu na Kamionku było wykonanie 14 włączników 3 kV dla Politechniki Warszawskiej. Kilkanaście lat później fabryka produkowała 40 asortymentów aparatury łączeniowej niskiego, średniego i wysokiego napięcia, w tym nastawniki jazdy (także tramwajowe), hamulce i wyłączniki krańcowe dla rozwijającej się kolejowej trakcji elektrycznej. **FAE skutecznie konkurowała z uznanymi zagranicznymi markami, była wyróżniana za nowoczesność konstrukcji i jakość wykonania, ale według jej założyciela w 1939 r. znajdowała się dopiero na początku przygotowanego rozwoju.**

Wojna przerwała historię fabryki. W 1945 r. Szpotański został na krótko dyrektorem swojej, ale już znacjonalizowanej pierwszej Państwowej Fabryki Aparatów Elektrycznych. Władze komunistyczne zmusiły go do jej opuszczenia. Na pożegnaniu z pracownikami 16 listopada 1947 r. powiedział: Między sobą bądźcie życzliwi i starajcie się unikać wzajemnego zwalczania. Pamiętajcie, że nie walka, a umiejętność wzajemnego zrozumienia – co jest daleko trudniejsze od walki – może dać wam spokój i względną odrobinę szczęścia.

– Fabryka – mówi Jacek Szpotański, syn Kazimierza – *pochłaniała ojca bez reszty. Jego niezłomny charakter i wizjonerstwo skutkowało tym, że mogła się nie tylko rozwijać,*

ale także zapewniała stabilność zatrudnienia. Atmosfera pracy była przyjazna, a relacje międzyludzkie wręcz rodzinne. Ojciec wierzył, że tylko z dobrą załogą, która utożsamia się z firmą można coś osiągnąć.

Uruchomił ambulatorium, stołówkę, fabryczny sklep spożywczy, klub sportowy. Miał zwyczaj codziennie, z samego rana dokonywać obchodu stanowisk pracy. Każdy mógł z nim wtedy porozmawiać, przedstawić swoje radości i smutki, zaprosić na ślub, powiedzieć o urodzinach dziecka.

Wyroby FAE, mimo upływu ponad 80 lat, są nadal w użyciu. Licznik kilowatogodzin prądu trójfazowego z przewodem zerowym transformatorowym, autotransformator do prób napięciowych 3 kV, wiele typów wyłączników pracuje w lokomotywni WKD Grodzisk Maz. Radońska. Tablicę rozdzielczą Szpotańskiego można oglądać w Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie oraz w latarni morskiej na Rozewiu.

Szpotański był współzałożycielem, a w latach 1938-1946 prezesem Stowarzyszenia Elektryków Polskich. Zmarł w Warszawie 10 lipca 1966 r. Spoczął na Starych Powązkach (kw. 53, rząd VI).

Muzeum Warszawskiej Pragi do połowy maja br. zaprasza na wystawę „Prawobrzeżni. Biografie niecodzienne”. Ekspozycja opowiada o ludziach i rodzinach, których losy (miejsce zamieszkania, życie zawodowe, pasje) są związane z prawą stroną Wisły. Jedną z takich osób był Kazimierz Szpotański – współtwórca nowoczesnego przemysłu elektrotechnicznego w Polsce.

Lotnictwo jest moją drugą pasją, zaraz po jeździe dużymi pojazdami w ekstremalnych warunkach. Fascynacja motoryzacją nie przeszkadza mi jednak pasjonacko zajmować się lataniem i wszystkim, co z nim związane. Zaraził mnie mój ojciec, lotnik wojskowy, potem przez długie

nie daje jednak wielką satysfakcję i niesamowite wrażenia. Ktoś, kto widział Mazury czy Żywiecczynę z powietrza, wie o czym mówię. Świat wygląda inaczej. Jak powtarza nasz kosmonauta, pilot z kilkoma tysiącami godzin nalogu, Mirosław Hermaszewski: "można na to wszystko spojrzeć okiem Boga".

nie przestaje – następny etap w jego planach na życie to zdobycie licencji pilota samolotowego. Zawzięty z niego typ.

Cieszę się, że mamy wspólne hobby. Lotnictwo dla nas to nie tylko latanie. Jest to również modelarstwo lotnicze (w wolnych chwilach bawimy się modelami sterowanymi



O DZIEDZICZENIU FASCYNACJI I NAJLEPSZYM POD SŁOŃCEM SPOSOBIE NA ODERWANIE SIĘ OD ZIEMSKICH ZGRYZOT OPOWIADA MAREK BACA, KIEROWCA R-3.

lata cywilny. To dla mnie najlepszy sposób na odreagowanie stresów dnia codziennego i "oczyszczenie się" ze złych doświadczeń, które jako kierowcy zbieramy.

Nie jest to dziedzina łatwa, prosta i tania. Podstawą jest przestrzeganie zasad, absolutne stosowanie się do wszystkich norm i reguł oraz wysoka kultura techniczna. Lata-

Ucieszyłem się, że mój syn Bartek zaraził się lataniem ode mnie, a właściwie od dziadka. Chodzi do szkoły lotniczej, od roku lata na szybowcach. Jest w trakcie zdawania egzaminów do licencji na pilota. Jako szybownik nie ma awersji do silników i paliwa lotniczego (piloci szybowcowi są czasem dziwni pod tym względem). Bartek jednak na szybowcach

radiem). To także znajomość polskiej awiacji, niezwykłych postaci historycznych, takich jak piloci walczący w brytyjskich dywizjonach w czasie II wojny światowej. Dla mnie jako rodzica zainteresowania syna to oczywiście powód do dumy i zadowolenia, ale też pewien rodzaj spokoju. Z uwagi na to, że przyjaźnię się z całą rzeszą ludzi lotnictwa, mam pewność, że chłopak jest w dobrych rękach i w świetnym środowisku.

Zaczynał 47 lat temu jako pracownik fizyczny w MZK, potem przez długi czas zajmował stanowiska kierownicze, ostatnie dwa lata przepracował w Dziale Kontroli Wewnętrznej. Z końcem stycznia odszedł na emeryturę. Zapytałam Wojciecha Golaszewskiego, jak wspomina pracę w naszej firmie?

ZOSTAJE, CO MIŁE

– W 1968 roku skończyłem technikum samochodowe – rozpoczyna krótką opowieść. – Postanowiłem zahaczyć się jako robotnik na zajezdni na Inflanckiej. Powiedzieli: *Nie ma miejsca. Jedź do Zakładu Naprawy Autobusów na Kłódawską*. Tam mnie przyjęli. Pamiętam pierwszą wypłatę. Starszy kolega pokazuje ręcznie wypisany „pasek” i mówi ucieszony, że już od tego miesiąca ma 5 procent dodatku. Ja na to: *A za co ten dodatek?* – *Jak przepracujesz tutaj pięć lat, tyle dołożą ci do pensji*. Pomyślałem, że nie doczekam. No i masz! Minęło 47 lat. **Praca w MZA nauczyła mnie szanować ludzi. Każdy tutaj ma ważne zadanie do wykonania, niezależnie od zajmowanego stanowiska.** Kończę zawodową karierę w pełni sił. Zajmę się osobistymi sprawami – działka czeka, rodzina, wnuki. W pamięci zostaje to, co dobre.



W styczniu 30 lat pracy ukończyli:

Leszek Sochacki – dyspozytor R-1, Jan Bogusz, Andrzej Krysik, Paweł Majewski – mechanicy R-1, Andrzej Kosior – kierownik mechaniki, Stanisław Olborski – kierownik R-1, Mirosław Kacprzak, Jacek Pietrzak – elektrycy R-2, Marek Bożik – kierownik R-2, Sławomir Wierzbowski – kierownik R-3, Wiesław Wojda, Krzysztof Mrowicki – elektrycy R-3, Piotr Torzewicz – mechanik R-3, Zbigniew Latek, Bogdan Górecki – kierownik R-4, Dariusz Sierakowski – elektryk R-4, Sławomir Sowka, Paweł Korycki – mechanicy R-4, Dariusz Sendek – ekspedient ruchu, Andrzej Kochanowski – dyspozytor nadzoru ruchu, Paweł Dąbrowski – inspektor NL, Hanna Budziak – specjalista NZZ, Beata Gołębiowska – specjalista FKK, Jadwiga Gołębiowska – inspektor NB.

Jubilatom życzymy zdrowia i kolejnych dobrych lat w MZA!

Czy rozwiążemy problem bezdomności, pozwalając kłoszardom, którzy nie chcą opieki miasta (noclegu w schroniskach, czystych ubrań, pomocy medycznej), podróżować komunikacją publiczną bez możliwości reagowania na ich obecność, gdy wywołują odczucie obrzydzenia i odrazy?

Na pewno wielu z Was poczuło (dosłownie) ten problem z drugiego końca autobusu. Pasażer może się odsunąć albo zmienić pojazd. A kierowca? To on musi znosić przykre wonie przez wiele godzin, a niektórym i tak szkoda wyrzucać człowieka na mroź...

Przypominamy o tej sprawie, bo trwa debata. Warszawscy radni chcą

zmienić przepis, który daje prawo kierowcy wyprosić z autobusu „osoby wywołujące odczucie odrazy”. Zgodnie z wytycznymi na takie zachowanie do tej pory zezwalał nadzór ruchu.

Chodzi o paragraf 13 pkt 1. Regulaminu Przewozów:

Osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi lub wywołujące odczucie odrazy otoczenia mogą być usunięte przez obsługę pojazdu, pracowników nadzoru ruchu, służby metra lub kontrolerów biletów z pojazdu, przystanku lub ze stacji metra, bądź niedopuszczone do przewozu lub wejścia do strefy biletowej metra. Osobom tym nie przysługuje zwrot opłaty za ewentu-

TRUDNY PASAZER

alnego przejazdu lub wejście do strefy biletowej metra.

Znalezienie „złotego środka” to zadanie Rady Miasta, która uchwała regulamin. Może należałoby zobowiązać straż miejską do zaopiekowania się uciążliwymi pasażerami? Przysyłajcie swoje opinie. Na pewno wrócimy do tematu. Koniec zimy nie ułatwia sprawy.

ŚŚ, AN



MAMA W PRACY

Autorką tego rysunku jest 5-letnia Tosia, a bohaterką jej mama, Anna Patryka, kierowca R-4. Pani Ania opowiedziała córeczce o naszym styczniowym konkursie. Tosia, miłośniczka autobusów (zwłaszcza Ikarusów), od razu chwyciła za kredki i narysowała mamę w pracy. Pani Ania przekazała nam, że zielona skrzynka przyczepiona do tyłu autobusu to podobno silnik, co może sugerować, że pojazd jest ekologiczny. Gratulujemy! Obiecana nagroda jest już w Tosi.



Nadchodzi Wielkanoc, a z nią apetyt na świąteczne dania. Na pewno macie sprawdzone, domowe przepisy. Podzielcie się ulubionymi (wiemy, że także panowie nie tylko lubią dobrze zjeść, ale też świetnie gotują). Najciekawsze nagrodzimy książkami!



KONKURS