

REDAKCJA DZIENNIKOW

Autor: Marek Dopierała

167  
Dnia: 5.I.1972 r.

Godz: 8,20 - 8,30

" R A D I O - K O N T A K T Y "

-----  
/ "Anatomia terroru" /

Wydruk z dnia 11.01.1972 r.  
Lp. 41-72 E-8  
10

*Edy*

I oto niedawno jeden z bydgoskich dzienników poinformował nas, że kierowca autobusu MPK w Bydgoszczy pobił dotkliwie chłopca, który chciał wejść do autobusu, gdy ten był zbyt przepełniony. Od tego incydentu minęło sporo dni, ale nie przeczytaliśmy jeszcze, jakie sankcje karne zastosowano wobec tego kierowcy, który wymierzył na własną rękę sprawiedliwość śpieszącemu się chyba młodemu pasażerowi.

Ta niewesoła notatka spowodowała, że zacząłem się zastanawiać nad anatomią terroru, przenosząc tę anatomię i ten terror na skromne autobusowe podwórko. Chodzi mi bowiem o to, czy kierowca publicznego środka lokomocji, służącego bądź co bądź do przewożenia płaących za ten przewóz pasażerów; więc czy kierowca przewożący ludzi, a nie kury i gęsi, może skutecznie sterroryzować podróżnych, którzy na krótszy czy dłuższy okres czasu oddali się pod jego opiekę.

Pozwólcie państwo, że mówiąc o terrorze będę miał na uwadze występowanie dwóch kategorii: ludzi silnych i ludzi bezsilnych.



Jeśli mówimy zatem o terrorze, mówimy zarazem o bezsilności.

Czy więc kierowca dla przykładu MPK, PKS, a nawet taksówki, może skutecznie sterroryzować swych podróżnych ? Moje doświadczenie uczy, że tak.

I jeszcze pytanie dlaczego ?

Spróbujmy odpowiedzieć na to pozornie nieskomplikowane pytanie i przeanalizujmy może dla przykładu tych, których nazwaliśmy silnymi.

Czy znacie, ~~mi~~ słuchacze, jakkolwiek autobus MPK, PKS, taksówkę pasażerską, w których znajdowały by się wywieszki informujące o tym c o w o l n o p a s a ż e r o w i ?

Pasażer musi przestrzegać przepisów ustanowionych przez przewoźnika i jego władze nadrzędne. A więc musi płacić, nie może palić, śmiecić, nie może rozmawiać z kierowcą i t.d.

Zatem, po stronie kierowcy może odnotować fakt istnienia norm prawnych, które zmuszają pasażera do określonego zachowania.

I słusznie, takie normy prawne muszą istnieć. Tylko, że jeszcze rodzi się pytanie: do czego jest zobowiązany przewoźnik ?

Odpowiedź jest jedna i bardzo prosta: przewoźnik jest instytucją powołaną do przewożenia.

17A  
~

Ale czy musi wozić uciążliwych pasażerów, skoro na przykład nie ma na to ochoty ?

I znów moje doświadczenie uczy, że nie.

Kiedys stanąłem na przystanku autobusowym, by sprawdzić, ile autobusów przejeżdża zgodnie z rozkładem jazdy. /I tu jeszcze mała dygresja: na jednym przystanku nie było w ogóle rozkładu, na drugim był, ale za to niechlujny, brudny i nieczytelny, na trzecim przeczytałem, że autobus jeździ w godzinach szczytu co 4-6 minut/ Na dziesięć autobusów, tylko dwa przyjechały w miarę punktualnie. Jeżeli się teraz zdarzy, zważy, że na przystanku czekało kilkadziesiąt osób, to proszę mi uprzejmie odpowiedzieć kto jest silniejszy?

Tuż przed świętami czekałem przed siódmą rano na autobus przy dworcu głównym w Bydgoszczy. Kolejka ogromna i zdenerwowanie duże, bo ludzie śpieszyli do pracy. Przyjechały kolejno cztery autobusy, które bez jakiegokolwiek wyjaśnienia natychmiast sobie odjechały - puste ... I znów proszę mi powiedzieć, kto był silniejszy ? No przecież nie tłum śpieszących ludzi do pracy.



I wreszcie przykład trzeci. Na końcowym przystanku Błonie w Bydgoszczy w godzinach porannych można bardzo często zaobserwować odjeżdżające puste autobusy z wywieszką "do zajezdni". Bardzo rzadko zdarza się, by taki autobus stanął i zabrał ludzi, którzy wysiadają na przystankach przed zajezdnią.

Pora na próbę uogólnień.

Ktoś to ~~xx~~ wszystko o czym mówię może nazwać małym problemem, który napewno doczeka się rozwiązania, ale w terminie późniejszym, no bo przecież narazie są ważniejsze problemy nie cierpiące zwłoki. Moim zdaniem - nie błędniejszego. No bo przecież, gdybyśmy mieli chociaż małą komórkę psychologiczno - społeczną, która zajęłaby się badaniem tak zwanego zmęczenia społecznego, powodowanego tylko samymi dojazdami do pracy, okazało by się, że straty, jakie przynosi to zmęczenie nie są wcale bagatelne. A będą rosły, bo rosną nowe dzwornice, bo wydłużają się odległości do pracy, a dojeżdża się ciągle kiepsko.

Trzeba by chyba dużej naiwności by sądzić, że wszyscy ci, którzy na przykład czekali tuż przed świętami na przystanku przy dworcu Bydgoszcz-Główna i ze zdenerwowania przestępowali z nogi na nogę, by zdążyć do pracy; trzeba by chyba dużej

175  
↓

naiwności by sądzić, że wszyscy ci ludzie widząc jak przed nosem umykają kolejno puste autobusy - wejdą do swych hal fabrycznych - choć spóźnieni ale radośni i zaśpiewają hymn na cześć swego zakładu, na cześć tego co robią i że z uśmiechem na ustach rozpoczną swój mozolny, codzienny trud. Przecież ci wszyscy spieszący do pracy przeżyli przed chwilą jedno z gorszych upokorzeń - własną bezsilność.

Kiedys na konferencji prasowej slyszalem, ze wine za ten stan rzeczy nie ponoszą kierowcy, ani MPK, tylko ... dziennikarze, bo piszą o kierowcach - często źle, a potem pasażerowie robią co chcą. Zgoda. Często spotyka się w autobusach po prostu ordynarne chamstwo, ale do jego likwidacji nikt nigdy nie powoływał Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, tylko Milicję Obywatelską.

I jeszcze jedno. Kiedys mi powiedziano, że z kierowcami jest kłopot, bo jak go dyrektor obrazi to on sobie pójdzie do innej pracy i będzie miał spokój. I znów nieporozumienie. Jeśli się orientuję, są przepisy, które regulują przyjmowanie do pracy zwolnionych dyscyplinarnie. Nie problem chyba w tym, a w jakimś błędnym kole - tylko jak znaleźć początek tego koła?



Te swoje rozważania nazwałem anatomią terroru, bo naprawdę często nie wiadomo co komu służy - natomiast doskonale wiadomo, że pasażer jest bezsilny.

Czyżby odpowiedzialne władze też jeździły miejskimi środkami lokomocji i odczuwały swoją bezsilność ?