

Ukazuje się od 2001

amberway

wiosna 2008 · 01/14

news



KRAKÓW | WARSZAWA | GDAŃSK

Początek rejsów Żeglugi Wiślanej

biuletyn informacyjny

GRUPA KRAJEWSKI

od 1992 r.



Spis treści

- 3 Co nowego w Grupie Krajewski?
- 4 Program szkoleniowy Krajewski TC i Tip Topolu
- 10 Podstawowe wzory bieżników opon marki Amberway Truck
- 13 Nasi klienci: MZK Tomaszów Maz.
- 15 Nasi klienci: VEOLIA Transport Tczew
- 17 Nasi klienci: KPKM Białystok
- 19 Początek rejsów Żeglugi Wiślanej

Szanowni Państwo!

Po bardzo owocnym (obroty naszej firmy wzrosły o 1/3) i pracowitym roku 2007, szykuje się kilka kolejnych „gorących” miesięcy. Właściwie w naszej pracy nie zauważyliśmy prawie w ogóle zimowej stagnacji, która występuje zwykle w pierwszym kwartale roku. Oczywiście branża ogumienia, jak zwykle, trochę „przestopowała”, ale my przecież mamy nad czym pracować... Równoległe z działalnością oponiarską rozwijamy zupełnie nowy biznes, w całkowicie nowej dla nas branży.

Przygotowania do rejsów Żeglugi Wiślanej „idą pełną parą”, zgodnie z założonym wcześniej harmonogramem. Cieszy mnie to tym bardziej, że przedsięwzięcie nie jest łatwe, a mimo to całkiem dobrze radzimy sobie z kolejnymi zagadnieniami. Skala trudności projektu wynika przede wszystkim z jego charakteru – przygotowywana przez nas forma żeglugi po Wiśle jest całkowicie nowatorska. Nikt przed nami nie oferował tego typu usług na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat. Oczywiście przed wojną istniały regularne połączenia żeglugowe między Krakowem, Warszawą i Gdańskiem. Nawet w latach pięćdziesiątych, sześćdziesiątych i siedemdziesiątych pływano zgodnie z rozkładem, ale już tylko na Dolnej Wiśle i przy określonych warunkach. Nasza Żegluga Wiślana powraca do dobrych przedwojennych tradycji regularnych rejsów na całej długości Wisły. Oczywiście w dużo skromniejszym wydaniu – dostosowanym do dzisiejszych czasów, potrzeb pasażerów i możliwości nawigacyjnych na rzece. Niemniej jednak, wymaga to znakomitego przygotowania logistycznego i rozwiązania wielu kwestii, o których nikt wcześniej nawet nie myślał. Cóż, nowe, niezwykle wyzwania to moja specjalność – im bardziej skomplikowane, tym atrakcyjniejsze.

Pozostaje mi tylko zaprosić Państwa na pokłady naszych jachtów, a samej Żegludze Wiślanej życzyć stopy wody pod kilem!

Łukasz Krajewski

amberway
NEWS



BIULETYN INFORMACYJNY ...

... GRUPA KRAJEWSKI



43-604 Jaworzno, ul. Ciężkowicka 130, www.amberway.pl

Krajewski&Krajewski

tel/fax (32) 6161002, 6161296

e-mail: krajewskikrajewski@amberway.pl

Krajewski TC

tel/fax (32) 6150286

e-mail: krajewskitc@amberway.pl

Adres redakcji: **Krajewski TC**, ul. Ciężkowicka 130, 43-604 Jaworzno, tel/fax: 32/ 615 02 86,
e-mail: krajewskitc@amberway.pl. Redaguje: zespół. Redaktor naczelny: Łukasz Krajewski.
Opracowanie graficzne: Studio Wiśnie, www.studiowisnie.pl, e-mail: biuro@studiowisnie.pl.

Co nowego w Grupie Krajewski?

Nieustanny rozwój naszej Grupy nabrał w tym roku wyjątkowego przyspieszenia. Poza systematycznymi inwestycjami w branżę oponiarską, pojawiły się bowiem zupełnie nowe inwestycje, związane z uruchomieniem Żeglugi Wiślanej.

Jednym z podstawowych zadań częściowych realizowanych w ramach naszej działalności jest transport, który skupia się głównie na dostawach oferowanych przez nas wyrobów (opon bieżnikowanych i nowych, felg, materiałów naprawczych itd.) do klientów. Sprawna realizacja funkcji transportowych pozwala nam na utrzymanie wysokiego poziomu obsługi naszych odbiorców, którzy na czas otrzymują ogumienie do eksploatowanych pojazdów. Jest

to niezmiernie ważny element w działalności każdego przewoźnika. Aby w pełni wywiązywać się z podpisanych kontraktów i odnosić sukcesy, stale odnawiamy nasz tabor, zastępując wysłużone pojazdy nowymi, niezawodnymi.

Dlatego właśnie w ostatnim czasie pojawiły się u nas dwie nowe ciężarówki, mniejsza marki Mitsubishi i większa IVECO. Z pewnością oba pojazdy przyczynią się do utrzymania wysokiego poziomu obsługi naszych klientów poprzez efektywną realizację funkcji transportowych.

Ale transport to nie tylko samochody. To także zbudowane

specjalnie na nasze zamówienie jachty motorowe do obsługi Żeglugi Wiślanej. Jednak w tym przypadku jednostki pełnią funkcję podstawową w tym nowym dla nas biznesie, gdyż to właśnie na ich pokładach przewożeni są pasażerowie. Te pięć jednostek motorowych klasy Weekend stanowi flotę organizowanej przez nas Pierwszej Regularnej Pasażerskiej Żeglugi po Wiśle.

Pierwsze tegoroczne rejsy mamy już za sobą. Miały one charakter promocyjny i były realizowane w marcu i na początku kwietnia - przed oficjalnym rozpoczęciem sezonu Żeglugi Wiślanej. Przed nami wielka inauguracja – 27 kwietnia jachty zaczynają swój pierwszy rejs z Krakowa do Gdańska.



Program szkoleniowy

KRAJEWSKI TC I TIPTOPOL

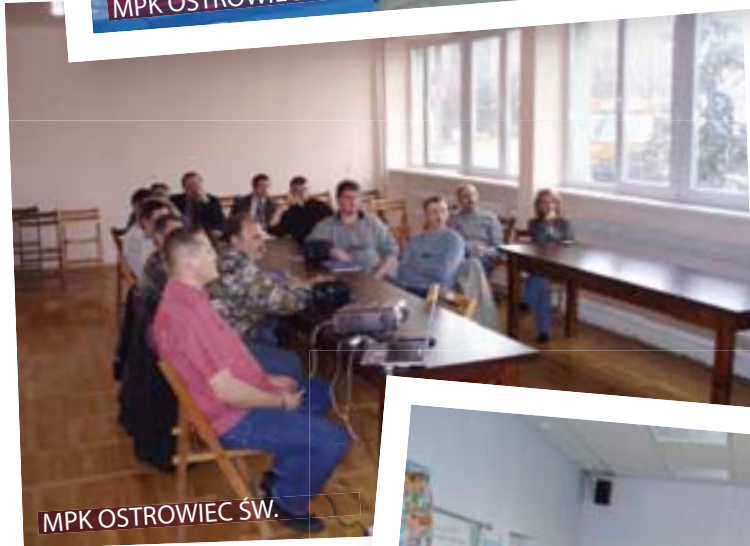
Tym razem cykl wykładów szkoleniowych odbyliśmy w czterech współpracujących z nami firmach komunikacyjnych, we wschodniej części Polski.

Po raz pierwszy podczas naszych wyjazdów odwiedziliśmy MPK w Ostrowcu Świętokrzyskim. Nasza wizyta związana była ściśle z najnowszymi inwestycjami realizowanymi przez zakład. W ostatnim czasie firma wdzierzała od nas sprzęt do montażu i wyważania kół. Teraz przygotowuje stanowisko do obsługi własnych, ale również obcych pojazdów. Szefowie MPK liczą na spore zainteresowanie ze strony klientów. Od nas otrzymują kompleksową pomoc logistyczną i doradczą – stąd właśnie szkolenie przeprowadzone wspólnie z Tip Topolem.

Podczas wyjazdu przeprowadziliśmy jeszcze trzy szkolenia w firmach, które odwiedzaliśmy wcześniej już kilkakrotnie.

Do lubelskiego PKS-u przybyli również pracownicy odpowiedzialni za ogumienie z oddziałów terenowych zakładu i innych przedsiębiorstw PKS oraz komunikacji miejskiej z terenu Lubelszczyzny. Dlatego grono słuchaczy było bardzo liczne.

Szkolenie w KPK Białystok odbyło się w całości na warsztacie serwisu ogumienia. Oprócz przedstawicieli gospodarzy zaprosiliśmy również serwisantów z sąsiedniej bazy ko-





KPK BIAŁYSTOK



KPK BIAŁYSTOK



PKS ŁOMŻA



PKS ŁOMŻA



PKS LUBLIN

munikacji miejskiej – KPKM. Z tego powodu skupiliśmy się głównie na kwestiach praktycznych wymiany, wyważania i naprawy opon.

Podobny przebieg miało spotkanie w łomżyńskim PKS-ie, w którym uczestniczyli również pracownicy PKS-u z Ostrołęki. Po kilku szkoleniach, także w Pobiedziskach, to już prawdziwi profesjonalści.

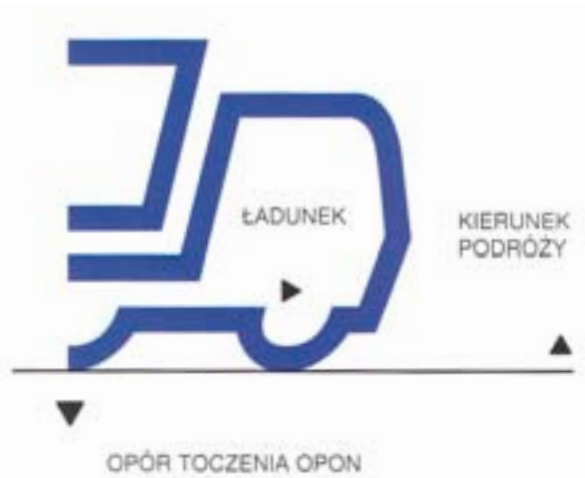
Poruszane przez nas podczas prezentacji tematy jak zwykle dotyczyły bezpiecznej, ale i efektywnej eksploatacji ogumienia. Zagadnienia te w pełni wyczerpują przedstawione poniżej materiały, opracowane przez Grupę Goodyear na potrzeby szkoleniowe, które publikujemy za zgodą autorów.

CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA W SAMOCHODACH CIĘŻAROWYCH

Gdy pojazd porusza się po drodze, szereg czynników wpłynie na ilość paliwa, którą zużyje by dotrzeć z punktu A do punktu B. Główne parametry to ciężar pojazdu, opór aerodynamiczny, straty mechaniczne i opór toczenia opon. Choć opony są tylko jednym z czynników, mogą mieć wpływ na trzecią część całkowitego zużycia paliwa.

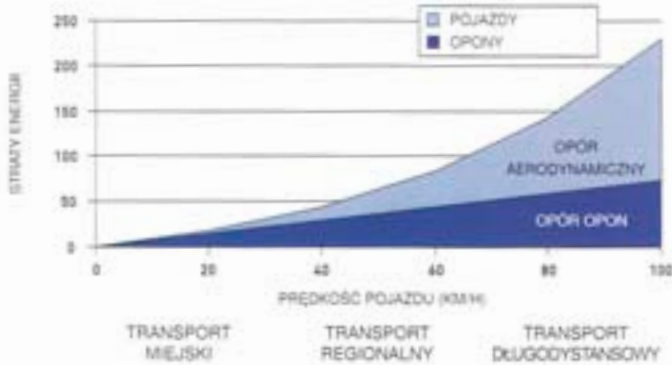
Każda opona pojazdu tocząca się po drodze wytwarza siłę oporu, która powstaje ze strat energii wy-

nikających z uszkodzeń ścian bocznych opony oraz przez ruch, kompresję i zniekształcenia bieżnika opony spowodowane kontaktem z powierzchnią drogi. Tę siłę oporu nazywa się oporem toczenia; można ją bardzo dokładnie zmierzyć w laboratorium.



Udział opon w całkowitej energii wymaganej do poruszania się pojazdu po drodze zależy od działania wielu czynników zewnętrznych, między innymi:

AERODYNAMIKA I PRĘDKOŚĆ



Aerodynamika pojazdu oraz jego prędkość jazdy mają niezwykle duży wpływ na ilość zużycia paliwa. Siła wytwarzana przez opór aerodynamiczny pojazdu wzrasta wykładniczo wraz z prędkością jazdy. Opór toczenia opony rośnie liniowo wraz z prędkością, lecz opony stanowią stosunkowo niewielki procent całkowitej siły oporu działającej na pojazd przy wzroście prędkości. Temperatura otoczenia, warunki pogodowe, nawierzchnia drogi (piaszczysta, żwirowa, asfaltowa, betonowa) oraz rodzaj terenu (płaski, pagórkowaty lub górzysty) to czynniki środowiskowe, których nie można kontrolować, natomiast mają one bezpośredni wpływ na zużycie paliwa.

UKŁAD POJAZDU

W typowym 40-tonowym, 5-osowym samochodzie ciężarowym, każda oś ma wkład w całkowity opór toczenia pojazdu. Osie napędu i przyczepy łącznie dają około 83% całkowitego oporu toczenia opon. W celu zmniejszenia zużycia pa-

liwa przez pojazd, zaleca się wyposażenie wszystkich osi w ekonomiczne opony o niskim oporze toczenia.

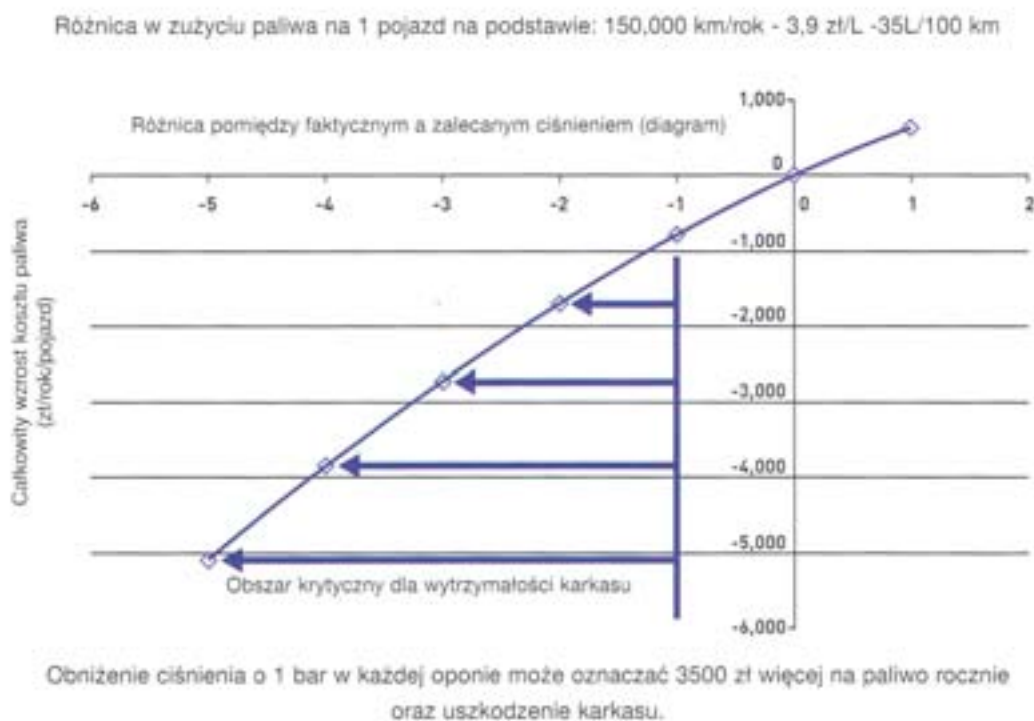


CIŚNIENIE OPON

Opór toczenia jest w dużym stopniu zależny od ciśnienia opon. Jednostopniowe odchylenie od nominalnej wartości ciśnienia w oponach może doprowadzić do zmia-

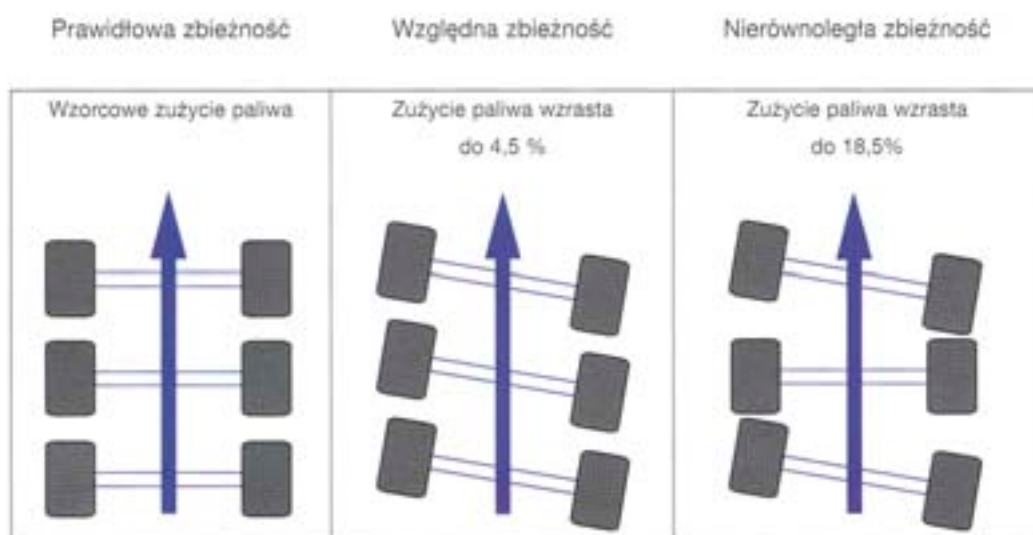
ny oporu toczenia sięgającej 5%, czego wynikiem może być znaczny wzrost kosztu paliwa (patrz przykład poniżej). Dla optymalnego oporu toczenia, ważne jest pra-

widłowe napompowanie opon, stosownie do obciążenia poszczególnych osi. Ponadto złe ciśnienie ma negatywny wpływ na wytrzymałość opony.



Błędne ustawienie zbieżności kół może mieć drastyczny wpływ na opór toczenia i w efekcie na zużycie paliwa. Jeżeli koła w 12-kołowym ciągniku i przyczepie nie mają prawidłowo ustawionej zbieżności, całkowita siła oporu działająca na pojazd wzrasta. Większe „szorowanie” opon po powierzchni drogi i potencjalnie większy opór aerodynamiczny powstają wówczas gdy ciągnik i przyczepa nie układają się równoległe do kierunku podróży.

ZBIEŻNOŚĆ KÓŁ

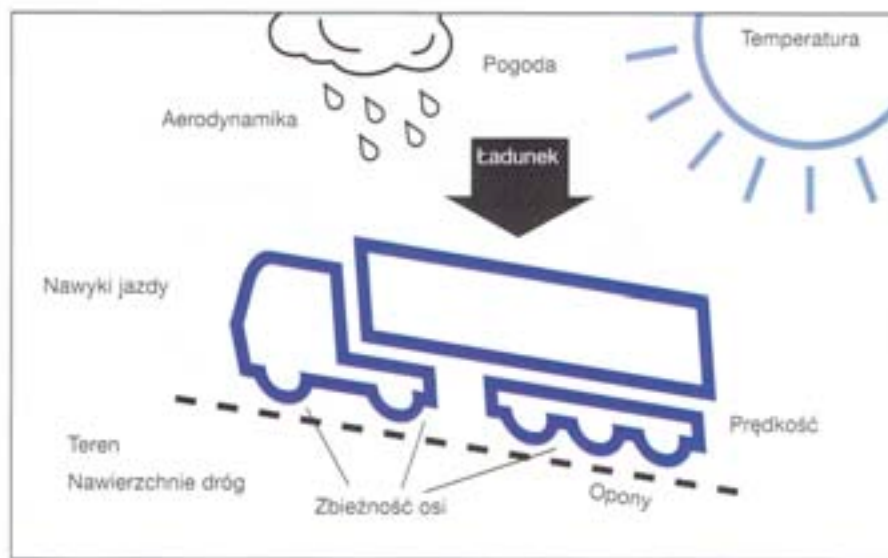


STYL JAZDY

Nawyki lub „styl” jazdy prowadzącego pojazd może mieć ogromny wpływ na ilość zużywanego paliwa. Agresywna jazda może pozbawić nas wielu korzyści czerpanych z inwestycji w ekonomiczne opony i silniki, urządzenia aerodynamiczne

czy syntetyczne smary. Istnieją jednak nowoczesne, zautomatyzowane układy przeniesienia napędu, które mają na celu zmniejszenie wpływu kierowców na zużycie paliwa w trakcie jazdy, dodatkowo zwiększając potencjał oszczędnościowy

odpowiednich opon. Przy dzisiejszej technologii, możliwe jest dokładne zmierzenie ilości paliwa zużywanego przez silnik w jednostce czasu, co pozwala na wdrożenie programów mających na celu nagradzanie kierowców za oszczędne zużycie paliwa.



CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZUŻYCIE PALIWA PRZEZ TWÓJ POJAZD

Uwagi ogólne:

Oprócz zalecanego używania określonego typu „ekonomicznych” opon, oto kilka ogólnych uwag na temat czynników wpływających na opór toczenia opon:

- Żebrowy wzór bieżnika zapewnia mniejsze opory toczenia, głównie ze względu na mniejszą powierzchnię

styku opony z nawierzchnią.

- Opony o niskim profilu są bardziej sztywne, dzięki czemu mniej uginają się pod ciężarem i dlatego mają zasadniczo mniejsze opory toczenia niż opony o wysokim profilu.

Stosowanie ekonomicznych opon na wszystkich osiach może spowodować znaczny spadek zużycia paliwa, redukcja oporu toczenia pojazdu o 10 % skutkuje zmniejszeniem zużycia paliwa o około 3% (w przybliżeniu 0.9 litra/100 km w pojeździe, który zużywa 30 litrów/100 km).



10 % spadek oporu toczenia opon (we wszystkich osiach) = 3% oszczędność paliwa

Przykład:

Standardowy 40-tonowy samochód ciężarowy, przeciętnie zużywa 30 litrów paliwa na 100 km, roczny przebieg pojazdu 150,000 km, cena paliwa 3,9zł/litr, wyposażony w „standardowe” opony:

Roczny koszt paliwa: $1,500 (100 \text{ km}) \times 30 \text{ litr}/100 \text{ km} \times 3,9 \text{ zł} = 175,500 \text{ zł}$

Ten sam samochód ciężarowy, wyposażony w „ekonomiczne” opony Goodyear (10% zredukowany opór toczenia)

Roczny koszt paliwa: $1,500 (100 \text{ km}) \times 29.1 \text{ litr}/100 \text{ km} \times 3,9 \text{ zł} = 170 235 \text{ zł}$

Potencjalne oszczędności: 5265 zł rocznie na 1 pojazd w Twojej flocie.

PODSUMOWANIE

Nie możemy wpłynąć na poprawę warunków drogowych, jednak stosowanie ekonomicznych opon o niskich oporach toczenia, w połączeniu z utrzymywaniem pojazdu i opon w dobrym stanie, jak również odpowiednim stylem jazdy, pozwala zmniejszyć zużycie paliwa w samochodach ciężarowych w porównaniu z używaniem „standardowych opon” w tych sa-

mych pojazdach. Przy dzisiejszych zmiennych cenach paliwa, jak również coraz bardziej restrykcyjnym ustawodawstwie dotyczącym emisji zanieczyszczeń, zużycie paliwa jest głównym ekonomicznym i ekologicznym czynnikiem w operacjach transportowych.

Nowoczesne opony firmy Goodyear do pojazdów ciężarowych

i autobusów zapewniają idealne warunki do:

- zwiększenia wydajności parku pojazdów
- zmniejszenia kosztu przejechania kilometra
- redukcji emisji szkodliwych spalin



K6

225/75	R 16
215/75	R 17,5
235/75	R 17,5
245/75	R 17,5; 19,5
265/70	R 19,5
10.00	R 20
11.00	R 20
10	R 22,5
11	R 22,5



K7

245/75	R 17,5; 19,5
265/70	R 19,5
10.00	R 20
11.00	R 20
10	R 22,5
11	R 22,5
12	R 22,5
275/70	R 22,5
295/80	R 22,5



K8

285/70	R 19,5
275/70	R 22,5
295/80	R 22,5



K144

225/75	R 16; 17,5
205/75	R 17,5
215/75	R 17,5
225/75	R 17,5
235/75	R 17,5
8.25	R 20
9.00	R 20



K30

265/70	R 19,5
11.00	R 20
11	R 22,5
295/80	R 22,5
315/80	R 22,5



K43

265/70	R 19,5
285/70	R 19,5
11.00	R 20
11	R 22,5
12	R 22,5
275/70	R 22,5
295/80	R 22,5



K76

6.50 R 16
6.50 x 20



K31

295/80 R 22,5
13 R 22,5
315/80 R 22,5



K9

295/80 R 22,5
315/80 R 22,5



K47

295/80 R 22,5
315/80 R 22,5



K48

275/70 R 22,5
295/80 R 22,5
315/80 R 22,5



K49

295/80 R 22,5
315/80 R 22,5



K50

315/80 R 22,5



K65

275/70 R 22,5
295/80 R 22,5
315/80 R 22,5
12 R 22,5



K7A

365/80 R 20
385/65 R 22,5



K18

365/80 R 20
385/65 R 22,5



K21

365/80 R 20
385/65 R 22,5



K27

425/80 R 22,5
445/80 R 22,5



K164

365/80 R 20
385/65 R 22,5

* Rozmiary opon regenerowanych w poszczególnych wzorach bieżników, podane są jedynie orientacyjnie - możliwości zależą od parametrów karkasów, głównie szerokości (która różni się m.in. w zależności od producenta). Większość wzorów dostępnych do bieżnikowania w pełnych profilach (np. 80 lub 90) można również wykonać w profilach obniżonych, takich jak 75, 70, 65, 60 itd. Dokładne informacje na temat doboru wybranych wzorów bieżników do konkretnych opon, uzyskacie Państwo u naszych pracowników.

Nasi Klienci: MKK w Tomaszowie Mazowieckim

Tomaszów Mazowiecki położony prawie w centrum Polski w województwie łódzkim, jest siedzibą samorządów: powiatowego, miejskiego i gminnego. Miasto liczy 70 tysięcy mieszkańców, zajmuje obszar 41 km kw.

Swoje narodziny zawdzięcza hrabiemu Tomaszowi Ostowskiemu, który w 1788 roku założył nad rzeką Wolbórką osadę o nazwie Kuźnice Tomaszowskie. Istniejąca tutaj manufaktura hutnicza wkrótce upadła. Dopiero syn Tomasza – Antoni, jeden z czołowych pionierów kapitalizmu na ziemiach polskich, stworzył załazek fabrycznego, włókienniczego Tomaszowa.

W roku 1830 osada Tomaszów, licząca 3230 mieszkańców, otrzymała prawa miejskie. Zatwierdzono też nazwę Tomaszów Mazowiecki.

W drugiej połowie XIX w. nastąpił przyspieszony rozwój zakładów w związku z wprowadzeniem maszyn parowych i powstaniem w 1884 roku linii kolejowej Kozłowski – Dęblin, na trasie której, w pobliżu osady Wilanów, w znacznej odległości od centrum mia-

sta /zgodnie z wytycznymi rządu rosyjskiego linie kolejowe nie mogły przebiegać w pobliżu większych ośrodków miejskich/ pobudowano stację kolejową Tomaszów. Taka lokalizacja okazała się w przyszłości korzystna dla miasta, gdyż umożliwiło to wybudowanie w pobliżu stacji kolejowej wielkich zakładów chemicznych, a także uchroniło je od uciążliwości związanych z przebiegiem linii kolejowej przez jego centrum.

1 maja 1912 roku na terenach osady Wilanów uruchomiono produkcję w Tomaszowskiej Fabryce Sztucznego Jedwabiu (późniejszych zakładach ZWCH „WISTOM”). Była to pierwsza firma wytwarzająca włókna sztuczne na ziemiach polskich, jak również na terenie całego imperium rosyjskiego. Z „Wistomem” na kilkadziesiąt lat powiązane są dzieje miasta.

Chęć połączenia dworca z miastem to jeden z głównych czynników uruchomienia komunikacji samochodowej w Tomaszowie Mazowieckim jeszcze w okresie międzywojennym. Nie odbyło się to bezkonfliktowo, gdyż odpowiedzią był

strajk drożkarzy, paralizujący połączenie śródmieścia ze stacją kolejową. Interwencja policji i władz pozwoliła zawrzeć porozumienie, dzięki któremu komunikacja zaczęła funkcjo-

nować. Wkrótce tzn. 3 września 1929r. „Głos poranny” pisał:

„Tomaszów w ostatnich czasach znacznie się ożywił, a to dzięki wprowadzeniu miejskiej komunikacji autobusowej, uważanej ogólnie za ryzykowną. Próba urzędnika w ospałym dość Tomaszowie na razie tylko parodii tramwajów dała nadspodziewane rezultaty... Ludność w przeciągu dwóch miesięcy nie tylko nauczyła się czekać na autobus na przystankach, ale miast grupować się na rynku, tracąc czas na pogawędkach, pilnuje z całą skrupulatnością rozkładu jazdy, a każde jednonominutowe opóźnienie uważa za stratę czasu. Jest to dla miasta bezwzględnie dobrodziejstwo”. Myślę, że większość z gości także dziś podobnie widzi komunikację.

Ówczesne władze miejskie autobusy uważały jednak za rozwiązanie doraźne, gdyż przewidywały budowę „elektrycznych tramwajów bez szyn” tj. sieci trolejbusów. Tym bardziej, iż prywatna komunikacja miała jeden podstawowy mankament - częste przerwy spowodowane żądaniami przedsiębiorców pod adresem władz skarbowych i miejskich. Trolejbusy pertraktowano z belgijskim towarzystwem akcyjnym, które w lutym 1930 r. przysłało do polski swych przedstawicieli (mających przygotowane plany budowy analogicznej komunikacji np. w Kaliszu, Radomiu, Kielcach).

W okresie powojennym miasto zaczęło się intensywnie rozbudowywać, powstają nowe wielorodzinne osiedla mieszkaniowe, wybudowano kilka nowych zakładów przemysłowych. Uwzględniając lokalizację dworca i większości zakładów ko-



niecznością staje się uruchomienie komunikacji miejskiej.

W sierpniu 1956 roku delegacja Tomaszowa w składzie: przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej, dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej – Eugeniusz Zieliński, inżynier Jan Kowalski oraz kierowcy udają



się do Sanoka po odbiór sześciu autobusów.

15 września 1956 roku „Stary 52” (zwane stonkami) przyozdobione chorągiewkami i napisami „Będziemy służyć ludności miasta” rozpoczęły obsługiwane trzech linii autobusowych – przejazd tego dnia był bezpłatny. Cenę biletu ustalono na 75 groszy – dziś ulgowy bilet na terenie miasta kosztuje 80 groszy. Oto początek historii komunikacji miejskiej w Tomaszowie Mazowieckim.

Dwie z trzech pierwszych linii łączyły Wilanów /dworzec/ z pozostałymi dzielnicami miasta i tak pozostało do dziś: podstawowe linie komunikacyjne miasta rozpoczynają swe trasy od dworca PKP. W międzyczasie w sąsiedztwie dworca PKP pobudowany zostaje dworzec PKS-u.

Lata osiemdziesiąte to nawet 35 milionów przewiezionych pasażerów rocznie, 65 wozów na stanie, dziennie ponad dziesięć tysięcy kilometrów pokonuje stu dziesięciu kierowców. Na podstawowych liniach rozkłady na przystankach były bardzo

krótkie „kursuje co 7 minut”. Dziś o tamtych latach pamiętają eksploatowane jeszcze w MZK Jelcze PR-110.

Kryzys gospodarczy z początku lat dziewięćdziesiątych dotknął nasze przemysłowe miasto szczególnie boleśnie. Upadek wielu tomaszowskich przedsiębiorstw, a w tym największego z nich - „Wistomu”, spowodował lawinowy wzrost bezrobocia.

Dzisiaj, kiedy przemysłowy rozdział w historii miasta należy raczej do przeszłości, Tomaszów ponownie zwraca się ku swoim natural-

nym walorom, takim jak unikatowe „Niebieskie Źródła” czy okoliczne parki krajobrazowe: Spalski i Sulejowski.

Od początku bazą dla autobusów był teren po starym tartaku przy ul. Warszawskiej. Adres pozostał do dziś ten sam, choć sporo się zmieniło w wyglądzie zajezdni i w samym zakładzie. Do 1978 roku pozostawał on jednym z satelitarnych przedsiębiorstw składających się na miejską gospodarkę komunalną. Od roku 1978 do 1991 zakład funkcjonował jako oddział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, po wielu przeobrażeniach ostatecznie funkcjonujemy jako zakład budżetowy.

Obecnie obsługę przewozową świadczymy dla mieszkańców miasta i okolicznych gmin 40 autobusami na 14 liniach. W szczycie dnia powszedniego kursują 34 wozy. Średnia dobową liczbą osób, korzystających z usług komunikacji miejskiej wynosi ponad 22 tysiące. Aby przewieźć taką liczbę pasażerów, nasze autobusy pokonują około sześć i pół tysiąca kilometrów. Kierowca MZK dziennie pokonuje ponad 150 kilometrów, co daje średnią ponad 19 km w ciągu godziny pracy. Czynnymi starania, aby jakość przewozów dostosować do wymagań i potrzeb użytkowników oraz sprostać wymaganiom rynku i konkurencji. Posiadamy prężną załogę, a największą bolączką to potrzeba zakupu nowoczesnego taboru.



Nasi Klienci: Veolia Transport Tczew

Jednym z najdalej wysuniętych na północ Polski klientów naszej firmy jest spółka Veolia Transport Tczew, która jest jedną ze spółek Grupy Veolia Transport Polska, a jej rodowód związany jest z przedsiębiorstwem PKS.

Komunikacja autobusowa w regionie Tczewa rozpoczyna działalność około roku 1948. Wówczas to w Tczewie utworzono ekspozyturę gdańskiego PKS-u. W roku 1961 w Tczewie powołana zostaje Placówka PKS Starogard Gdański, która działa do roku 1971. Wtedy Tczew staje się samodzielnym Oddziałem PKS. W 1990 roku, w wyniku likwidacji Krajowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej, Oddział Tczew przekształca się w samodzielną jednostkę Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej.

W roku 2005 następuje prywatyzacja przedsiębiorstwa, które wchodzi do Grupy Connex i rozpoczyna działalność jako spółka z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie PKS Connex Tczew. W roku 2007 zmienia nazwę - obecnie jest to Veolia Transport Tczew. Spółka świadczy usługi autobusowej komunikacji pasażerskiej głównie na terenie Powiatu Tczewskiego, Gdańskiego i Malborskiego. Dysponuje flotą 50 autobusów, które codziennie służą w dowozach pracowniczych, szkolnych i biznesowych ludności tego regionu.

Autobusy z logiem Veolia Transport Tczew można przede wszystkim spotkać w północno - wschodniej części Kociewia oraz na Żuławach Wiślanych. Jest to bardzo ciekawy region.

Kilkanaście kilometrów na południe od Tczewa, jadąc drogą krajową nr 1, docieramy do Gniewa. Już z daleka, zbliżając się do miasteczka można zauważyć górujący nad nim

zamek krzyżacki. Zamek pochodzi z XIV wieku. Jeszcze kilkanaście lat temu była to ruina. Obecnie na zamku odbywają się turnieje rycerskie, pokazy średniowiecznych tańców - zamek tętni życiem. Obiekt mieści również Muzeum Archeologiczne. Na dziedzińcu zamku znajduje się Hotelik Królowej Marysieńki. Z okien pokoi hotelowych można podziwiać snującą się w oddali Wisłę.

Ponadto w tej części Powiatu Tczewskiego, na zachód od drogi krajowej nr 1, położony jest Pelplin. W mieście tym, znajduje się unikatowy pocysterski kompleks klasztorny. Najciekawszym obiektem kompleksu jest wspaniała Katedra gotycka. W Katedrze znajduje się 26 ołtarzy, w tym centralny zaliczany do największych w Europie oraz XIX-wieczne organy z licznymi rzeźbami i malowidłami. W każdy letni środy wieczór w Katedrze mają miejsce koncerty muzyki organowej i kameralnej. Przy Klasztorze znajduje się Muzeum Diecezjalne, w którym znajduje się słynna Biblia Gutenberga oraz arcydzieła sztuki sakralnej złotniczej. Tuż za miasteczkiem na wzniesieniu zauważymy 34 metrowy metalowy krzyż. To pamiątka po wizycie Ojca Świętego Jana Pawła II, który odwiedził Pelplin w 1999 roku.

Po krótkiej wizycie na Kociewiu wracamy do Tczewa - stolicy Powiatu i siedziby spółki Veolia Transport Tczew. Historia Tczewa liczy już prawie

750 lat. Położony nad Wisłą Tczew zachował średniowieczny układ uliczek, gdzieś tam można jeszcze zauważyć zachowane resztki murów obronnych. Tuż przy rynku znajduje się XIII-wieczna fara z wieloma cennymi zabytkami sztuki sakralnej. W mieście znajduje się unikalne muzeum - Muzeum Wisły. Idąc z centrum w kierunku rzeki zauważymy potężne mosty. Są to wielce interesujące obiekty, ściągające do Tczewa wiele zafascynowanych techniką osób z całej Europy. Historia mostu kolejowo-drogowego w Tczewie sięga XIX-wieku, kiedy to władze pruskie rozpoczęły budowę połączenia Berlina z Królewcem w ramach Kolei Wschodniej. Właśnie wówczas to, małe miasteczko Tczew wybrane zostało na miejsce, gdzie tor kolejowy pokonywać będzie Wisłę. Przeprawę



rozpoczęto planować w roku 1843, decyzja zapadła w roku 1845. Projektantem mostu został pruski urzędnik ministerialny Carl Lentze. Zaangażowanie projektantów Rudolpha E. Schinza i Fridricha A. Stülera owocowało powstaniem konstrukcji uznawanej do dnia dzisiejszego za arcydzieło techniki mostowej. Uroczystość położenia kamienia węgielnego

pod budowę mostu miała miejsce 27 listopada 1851 roku. Most ukończono w roku 1857. Pierwszy pociąg po moście przejechał 12 października 1857 roku. Most po otwarciu dostępny był dla ruchu kolejowego i drogowego, co w sposób istotny bardzo szybko wpłynęło na podjęcie decyzji o budowie drugiego – równoległego mostu, tym razem wyłącznie kolejowego. Drugi most rozpoczęto budować w roku 1888. Bliskie sąsiedztwo nowego mostu (30 metrów poniżej istniejącego) spowodowało, że konstrukcyjnie był to obiekt o podobnych parametrach – posiadał 5 filarów i sześć przęseł. Burzliwe dzieje mostów, w dalszym istnieniu, związane są z odzyskaniem niepodległości przez Polskę. Mosty na Wiśle w Tczewie stały się mostami granicznymi pomiędzy Polską, a Wolnym Miastem Gdańsk. Usytuowanie takie automatycznie spowodowało, że obiekty te stały się strategiczne z punktu widzenia militarnego. W latach trzydziestych XX wieku narastało napięcie na granicach z III Rzeszą, w tym na granicy z Wolnym Miastem Gdańsk. W planach agresji na Polskę w roku 1939, hitlerowscy strategowie wojenni przygotowali akcję wojskową pod kryptonimem „Aktion Zug” (Akcja Pociąg). Akcja ta miała na celu przeprowadzenie błyskawicznego uderzenia opanowującego mosty w Tczewie. 1 września 1939 roku Wojsko Polskie wycofało się z mostów i po godzinie 6 rano wysadzono oba. W czasie okupacji ziem polskich Niemcy odbudowali tylko jeden z nich – most kolejowy. Burzliwa historia z roku 1939 powtó-

rzyła się w roku 1945, tym razem zbliżający się front wojenny ze wschodu, zmusił niemieckich saperów do zaminowania mostu w Tczewie. Po zakończeniu działań wojennych przystąpiono do odbudowy, jednak zniszczona gospodarka nie była w stanie udźwignąć wielkości dostaw materiałów do budowy nowych przęseł – zniszczenia sięgały praktycznie 90% stanu konstrukcji obiektów. 1 marca 1946 roku przystąpiono do prowizorycznej odbudowy mostu drogowego. Prace te ukończono 8 marca 1947. Obecnie w pełni sprawny jest most kolejowy, natomiast drogowy jest w fatalnym stanie. Po moście drogowym mogą poruszać się jedynie pojazdy do 3,5 ton i wysokości nie większej niż 2,5m. W roku 2004 Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa ACSE zakwalifikowało ocalały fragment mostu z 1857 roku, do budowli światowego dziedzictwa obiektów techniki. Most w Tczewie otrzymał stosowną tablicę informującą o tym fakcie. W Europie jest tylko 19 budowli znajdujących się na tej liście z pośród 240 w świecie. Zaznaczyć należy, że znajdują się na niej między innymi wieża Eiffla, Kanał Panamski oraz statua Wolności. Na pewno warto odbyć spacer historycznym mostem – niestety z powodu ograniczeń przez most nie prowadzi żadna linia autobusowa Veolia Transport Tczew.

Jadąc przez mosty tczewskie za Wisłę i dalej drogą krajową nr 22 na wschód docieramy do Malborka. Już na kilka kilometrów przed miastem zauważamy potężne zabudowania Zamku Krzyżackiego. Jest to jeden z największych zamków obronnych Europy. Zamek obejmuje 3 kompleksy budowli; Zamek Niski, Zamek Średni i Zamek Wysoki. Krzyżacy zamek rozpoczęli budować w 1284 roku, a obok niego zaczęło

powstawać miasto. Miasto Krzyżacy nazwali Castrum Sancte Mariae (Góra Świętej Marii) – po niemiecku w skrócie Marienburg. W roku 1309 z Wenecji do Marienburga (Malborka) przeniesiona zostaje siedziba krzyżackiego Wielkiego Mistrza Zakonu. Podczas wojny polsko – krzyżackiej w roku 1410, Polakom nie udało się zdobyć zamku, jednak w 1456 roku zamek zostaje zajęty przez Polaków. Na krótko powraca jeszcze w ręce krzyżackie, a od 1460 roku jest już ponownie pod rządami Polski. Od tego czasu zamek stanowił siedzibę starostów i rezydencję królów polskich w czasie ich pobytu w Malborku. Od XVI wieku w do powszechnego użycia wchodzi polska nazwa miasta Malbork. W 1772 roku zamek znajduje się pod zaborem pruskim i zamieniony zostaje na koszary. W pierwszej połowie XIX wieku Niemcy nacjonaliści uznawali Malbork za symbol germańskiego panowania nad Bałtykiem. W latach 1882 – 1921 zamek zostaje starannie odnowiony. W roku 1945 zamek ulega spaleni, po wojnie odbudowany i przeznaczony na muzeum. Muzeum Zamkowe zawiera bogate zbiory bursztynów, sztuki gotyckiej, porcelany i fajansu, wyrobów kowalskich i broni. Malbork obecnie staje się ważnym ośrodkiem turystycznym, goszczącym turystów z całego świata. Zamek został w roku 1997 wpisany na listę Światowego Dziedzictwa Ludzkości. Tradycją staje się coroczna impreza plenerowa „Oblężenie Malborka” przypominająca oblężenie przez Wojska Polskie zamku, a następnie jego zdobycie.

Na pewno warto odwiedzić Kociewie oraz Żuławy, na pewno warto zobaczyć muzealne zbiory Gniewa, Pelplina, Malborka czy Tczewa. Na pewno należy także tę „historyczną” po Polsce Północnej podróż odbyć autobusami naszego klienta – Veolia Transport Tczew.

Opracowanie Jacek Goździewicz



Nasi Klienci: Sztuka podróżuje autobusami KPKM Białystok

Nie trzeba iść do galerii sztuki, by obejrzeć obraz. Nie trzeba kupować tomiku poezji, by przeczytać kilka wierszy. Wystarczy wsiąść do autobusu miejskiego w Białymstoku.

Na nietypowy pomysł promowania literatury pięknej i sztuki wpadł zarząd Komunalnego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Białymstoku. Od dziś w blisko 50 autobusach, należących do tej spółki, w tzw. autoboksach (podłużnych ramkach z reguły przeznaczanych na reklamę) prezentowane będą wiersze, fragmenty prozy, a także różne gatunki dzieł sztuki współczesnej. I – jak zapewnia zarząd spółki – nie jest to tymczasowa inicjatywa. Sztuka przez wielkie „S” podróżować będzie autobusami stale. A skąd pomysł przedsięwzięcia?

- Prezydent Białegostoku na początku swojej kadencji dał zielone światło wszelkim inicjatywom upowszechniania kultury w tzw. przestrzeni publicznej – mówi Dariusz Ciszewski, prezes KPKM. - Zastanawialiśmy się, jak może to zrobić spółka komunikacyjna. Pomysł wykorzystania autobusów jako formy upubliczniania literatury i sztuki podsunął nam Andrzej Pańkowski, z którym współpracujemy w innych dziedzinach. To on opowiedział nam o poezji, z którą spotkał się w londyńskich autobusach, a my uznaliśmy, że ten projekt sprawdzi się także u nas.

Ma on szanse powodzenia tym bardziej, że liczba potencjalnych odbiorców jest ogromna – każdego dnia białostockimi autobusami miejskimi jeżdżą tysiące osób. Średni czas podróży - to ok. 20 minut. W tym czasie można przeczytać wiersz lub fragment prozy, obejrzeć

i obrót na trzy
raz dwa, raz dwa
a potem krzyżyk i kółko
guzik z pętelką
groch z kapustą

bolek i Iolek
bośnia i hercegowina
gin z tonikiem
jak kot z psem
po – psł
wisła – legia
tysiące punkcików iskrzą
niezagojoną rewolucją

Kamil Dąbrowski uc.1974 - białostoczanin, bibliotekarz, wiersz w świetlaną przyszłość rodzinnego grodu.

Czytanie na żądanie
www.czytaniezadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej **OLL** Butik Kreatywny

10 km do buenos

takie epatowanie autodestrukcją,
zwykle grzechy
są poza zasięgiem
mistrzów.

Kamil Dąbrowski uc.1974 - białostoczanin, bibliotekarz, wiersz w świetlaną przyszłość rodzinnego grodu.

Czytanie na żądanie
www.czytaniezadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej **OLL** Butik Kreatywny

toral toral toral!

jestem pewien, że
w tym kraju
jeszcze niejednokrotnie
zapalę
na deszczu
pod wiatr

Kamil Dąbrowski uc.1974 - białostoczanin, bibliotekarz, wiersz w świetlaną przyszłość rodzinnego grodu.

Czytanie na żądanie
www.czytaniezadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej **OLL** Butik Kreatywny

kolejną dobę ptak przemierza niebo
nie zniża się - Już wąty i brudny
zobojętniały na ziemię
czegoś szuka nowego
czegoś szuka innego
niż to gniazdo na drzewie

Roman Czepe ur. w 1956 r. w Elku, Poeta, publicysta, fotografik. Mieszka w Łapochy / Białegostoku.

Czytanie na żądanie
www.czytaniezadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej **OLL** Butik Kreatywny


obraz i chwilę się nad nim zastanowić. A przy okazji także umilić sobie podróż.

Na początek KPKM chce w swoich autobusach rozpowszechnić przede wszystkim twórczość regionalnych twórców, ale formułą projektu jest otwarta.

- Znajdzie się tu miejsce zarówno na wielkie nazwiska o światowej sławie, jak i na debiutancką twórczość młodych ludzi, startujących np. w szkolnych konkursach. Wy-

starczy, że szkoła zgłosi do nas prace zwycięzców – zachęca Dariusz Ciszewski. – Bierzemy pod uwagę także różnorodność kulturową naszego regionu, dlatego szanse na promocję mają również twórcy, wywodzący się z mniejszości narodowych.

Pomysł poparła białostocka Galeria Arsenał i Książnica Podlaska – obie te instytucje czynnie zaangażowały się w realizację projektu. Ich przedstawiciele, jako znawcy literatury i sztuki, decydują o dobo-



wskazówki zaganiają chwile
tłoczą minuty w gromadki
spędzają godziny w stadach
potem starym
rozklekotanym budzikiem


wywoła gdzieś
gdzie wszelki słuch
przepada o nich

Roman Czepe: uc. w 1956 r., w Ełku, Poeta, publicysta, fotografik, Mieszka w Łapach i/ Białostoku.

Czytanie na żądanie
www.czytanieozadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo
Komunikacji Miejskiej

OLL
Butik Kreatywny



stepowięją nasze dłonie
w samotności
pustynięją nasze wargi
bez czułości

wysychają rzeki ramion
opuszczone
umierają ptaki oczu
wyglądzone


zasypuje nam języki
piach opuszczeń
kamenieją nasze serca
bez miłości

Wiesław Szymański,
Rocznik 1957, Poeta, prozaik, autor słuchowisk i Emeryków, Białostoczanin z urodzenia i wyboru.

Czytanie na żądanie
www.czytanieozadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo
Komunikacji Miejskiej

OLL
Butik Kreatywny



nie pulsuje krew
nie raduje smak
ucichli skóry step
milczy włosów wiatr

nie odnajdziesz mnie
płynę rzeką zórz
otulony w biel
na granicy snów

chmurą pośród chmur
kroplą pośród mór
krzykiem tam gdzie ból
raną tam gdzie nóż


dzwoni serca szkło
oddech skrył się w cień
nie przychodzi noc
nie odchodzi dzień

Wiesław Szymański,
Rocznik 1957, Poeta, prozaik, autor słuchowisk i Emeryków, Białostoczanin z urodzenia i wyboru.

Czytanie na żądanie
www.czytanieozadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo
Komunikacji Miejskiej

OLL
Butik Kreatywny



W rocznicę śmierci Czesława Niemena

nie odchodzi - Cieniu
dłonie opuszczasz w beznadziej

pancerz słowa wyrzuciłeś na śmietnik
kamer i mikrofonów

między zdeptanym poczuciem wolności
i źle przyciętym pędem swobody
tył jest do zrobienia

- zostań - naprawić trzeba
serca i umysły - i ojczyznę
w której od początku - uczyć trzeba
o kruszynie chleba
gnieździe bocianim na gruszy
i jeszcze o ...

Wiesław Szymański,
Rocznik 1957, Poeta, prozaik, autor słuchowisk i Emeryków, Białostoczanin z urodzenia i wyboru.

Czytanie na żądanie
www.czytanieozadanie.pl

KPKM Komunalne Przedsiębiorstwo
Komunikacji Miejskiej

OLL
Butik Kreatywny

rze dzieł, które będą podróżować autobusami.

Partnerzy o projekcie:

Jan Leńczuk, poeta, prozaik, dyrektor Książnicy Podlaskiej

Poezja oddala się od czytelników. Zanurza się w odgłosach codzienności, kakofonii, jest ponowoczesna, traci swój sakralny charakter. Stąd coraz większy rozdziew pomiędzy czytelnikiem a autorem. Rozdziew pełen niezrozumienia i odrzucenia. Czytelnicy w autobusach, zmierzając do miejsc nauki, pracy, wypoczynku zahaczają swoim wzrokiem o poetyckie wersy. Może obudzą

one wewnątrz ukrytą rzeczywistość ducha. I wtedy poczną szukać autora. Trafiają do biblioteki, a tam jej pracownicy pomogą odszukać inne wiersze. Ważne, żeby wiersze nie kaleczyły, nie wprowadzały niepokoju, nie rozdierały zasklepionych ran - one mają prowadzić do nadziei, szukać jej w każdej chwili. Również w autobusie. Kiedyś wiersze czytano głównie przy lampie, w ciepłe domu - wtedy to poprzez poezję można było odkryć najintymniejsze potrzeby budowania ładu wewnętrznego. A wiersze ten ład budowały.

Magdalena Godlewska, Galeria Arsenał w Białymstoku:

Projekt „Sztuka w autobusie” jest dla Galerii Arsenał możliwością prezentacji sztuki współczesnej - zazwyczaj oglądanej w galeriach lub muzeach - w przestrzeni miejskiej. Z jednej strony jest to możliwość bezpośredniego kontaktu ze sztuką na najwyższym poziomie. W miejscu, w którym się jej nie spodziewamy. W miejscu zmieniającym percepcję sztuki. W jakimś sensie ją przybliżającym do realnego życia.

Z drugiej zaś strony sztuka proponowana przez Galerię Arsenał do przestrzeni publicznej, jaką są autobusy komunikacji miejskiej, jest wybierana w sposób szczególny. Prezentowane przez nas dzieła są komunikatami wysyłanymi przez artystów. Jednocześnie próbą zwrócenia naszej uwagi na problem natury ogólnej.

Czy Twój umysł jest czysty? to tytuł jednej z prac autorstwa Elżbiety Jabłońskiej, której dziełami rozpoczynamy prezentację. Artystki obdarzonej ogromnym poczuciem humoru, zajmującej się w swej twórczości codziennością. Dbalnością o bliskich. Staraniem by świat ulepszać poprzez dobre uczynki. Ale również obśmiewającej obowiązuje stereotypy.

Mamy nadzieję, że prezentacja sztuki w ten sposób będzie również promowała wystawy prezentowane w Galerii Arsenał.

Planujemy w ciągu roku pokazać prace 9 artystów: Elżbiety Jabłońskiej, Michała Stachyry, Julity Wójcicy, Daniela Rumiancewa, Jądwigi Sawickiej, Piotra Latyńskiego, Oskara Dawickiego oraz dwóch białostoczanek Marzanny Morozewicz i Agnieszki Tarasiuk.

Projekt zakończymy prezentacją kolekcji Galerii Arsenał i Podlaskiego Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych.

Początek rejsów Żeglugi Wiślanej

Ku naszemu zadowoleniu organizowana przez nas Żegluga Wiślana zyskuje coraz szerszy rozgłos. W prasie codziennej, magazynach, biuletynach, portalach internetowych, ale również w radiu i telewizji raz po raz pojawiają się zwiastuny naszego przedsięwzięcia. Świadczy to o sporym zainteresowaniu projektem. Mamy cichą nadzieję, że zainteresowanie ze strony dziennikarzy przełoży się na wyniki, w postaci zgłoszeń pasażerów na rejsy. Stopniowo pojawiają się pierwsze zapytania, telefony, e-maile. Oby tak dalej!

Znakomicie ducha projektu Żeglugi Wiślanej, w połączeniu z całokształtem naszej działalności, zaprezentował w swoim artykule na łamach Pulsu Biznesu z 2.01. red. Karol Jedliński. Dlatego, za zgodą Redakcji, zdecydowaliśmy się przybliżyć Państwu ten tekst.

Vistuliada dochodowa
Karol Jedliński
(Puls Biznesu wyd. 2508, s. 10)

Tęsknisz za latem?
Zaplanuj więc
może tydzień albo
nawet trzy wakacji
płynących powoli
z południa na
północ Polski.

Oferta dla tych, którym
Egipty, Himalaje i Dominika-

ny nie zastąpią widoku na drogę na Ostrołękę.

— Oto ostatnia dzika i wielka rzeka w Europie. Pełna kontrastów: piękne widoki, przestrzenie, łęgowiska rzadkiego ptactwa, cisza, ale też multum starych miast, miasteczek i zamków do zwiedzania. Rejsy po Wiśle ruszają w kwietniu — mówi Łukasz Krajewski, pomysłodawca i właściciel Żeglugi Wiślanej.

Do dyspozycji daje pięć siedmioosobowych jachtów wyposażonych w prysznic, kuchnię, toaletę i ogrzewanie. Na dokładkę rowery i wędki. Trasę podzielił na trzy trzystukilometrowe odcinki, na tydzień rejsu na każdy.

— Wisłą spłynąłem dopiero za drugim razem. Wiem, ile trzeba

Wioślarz Prus
WTW, czyli Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie, powstało w 1878 roku. Władze rosyjskie zakazały tworzenia jakichkolwiek organizacji narodowych, dlatego też grupa piętnastu młodych ludzi, którym przewodził kupiec Antoni Chojnacki i rzemieślnik Władysław Deniszczuk, działała nielegalnie. Zbudowano łódź wiosłową, którą nazwano Nimfa i rozpoczęto rejsy po Wiśle. Później, obok Bolesława Prusa i Henryka Sienkiewicza, w WTW pojawiała się cała warszawska śmietanka. Członkowie WTW zdobyli dwa medale na olimpiadzie w Los Angeles w 1932 r. Dziś organizacja utrzymuje się głównie z wynajmu budynku przy ul. Foksal 19 w Warszawie, zbudowanego na działce ofundowanej przez wieloletniego prezesa hrabiego Branickiego.

poświęcić czasu, by samemu zorganizować taki rejs. Dlatego daję profesjonalny produkt i zapraszam na pokład — zaznacza Łukasz Krajewski.

Łódeczką w ścieku

Czterysta lat temu, pustawą dziś Wisłą, do Gdańska spływało kilka tysięcy statków rocznie. 60 proc. handlu na Bałtyku odbywało się przez gdańskie porty. Jeszcze wcześniej rzeka w Czerwińsku, niedaleko Płocka, była miejscem przeprawy wojsk Jagiełły, zmierzających pod Grunwald. 18 tys. jazdy i m.in. 8 tys. wozów taborowych trzy dni toczyło się po tym-





czasowym moście. Jednak od zawsze Wisłą płynęły ścieki. Kulminacja podtruwania warszawskiej syrenki nastąpiła w ostatnich dekadach zeszłego wieku. W takim stanie rzeka odstraszała nawet zapaleńców.

— Po prostu śmierdziało niemiłosiernie — wspomina Wojciech Giełżyński, pisarz, dziennikarz i podróżnik.

W 1980 r. przepłynął Wisłę niewielką łódką wiosłową typu hamburka aż do Bałtyku. Wrażenia z podróży opisał w książce „Moja prywatna Vistuliada”. Dwa lata temu „Vistuliada” znalazła kolejnego czytelnika, którego zafascynowały opisane tam przyroda, miasta i historie. Łukasz Krajewski, biznesmen z Jaworzna, postanowił na takiej właśnie fascynującej stronie Wisły zarobić.

— „Rejsu” nie rozumiem i nie przepadam za nim. Trafia do mnie Giełżyński. Choć przyznaję, drogę na Ostrołękę widać. A za kaowca będzie robił szyper.

Przez prawie 30 lat od czasów „Vistuliady” Wisła zmieniła się. Znow można nad jej brzegiem spokojnie pooddychać. Woda łapie się gdzieś tam nawet do drugiej klasy czystości. Poupadały kopalnie i zakłady przemysłowe, inne zainwestowały w oczyszczalnie. Rzeka staje się atrakcyjna nie tylko dla poszukiwa-

czy przerośniętych sumów.

— Pierwsze podejście do Wisły zrobiłem z bratem i kolegami pod koniec lat 80. Jacht do Wisły wrzucił nam żurawiem operator ze zwirowni. Niestety, niska woda i nie do końca dostosowana łódka

sprawiły, że utknęliśmy parędziesiąt kilometrów za Krakowem. Drugi raz, ten udany, był dwa lata temu, w ramach wakacji z żoną. Tyśiące zdjęć i zachwyty — przekonuje Łukasz Krajewski.

Klimat „rospudowy”

Na jego fotografiach Wisła z dala od wielkich miast i mostów to rzeka różnorodna, kręta, upstrzona wyspami, łachami, nieraz urwiskami. Migawka pierwsza: stadko koni schroniło się w cieniu nabrzeżnego drzewa. Ujęcie drugie: za Krakowem krowy skąpały się w rzece aż po uszy. Naukowcy z Komitetu Ochrony Przyrody PAN zgodnie twierdzą, że obok Puszczy Białowiejskiej i Bagien Biebrzańskich, środkowy odcinek Wisły należy do najcenniejszych terenów przyrodniczych w kraju. Rzeka, niczym wir, powinna wciągnąć turystów.

— Uwielbiam rejony Kazimierza, piękny przełom przez wyżyny. Nieraz jest tam klimat „rospudowy”

Pustka, zwierzyna, szuwarek. Dalej utkwiliśmy mi w pamięci takie punkty, jak Kwidzyn, Grudziądz, Malbork, Świecie czy Nowe — przekonuje Wojciech Giełżyński.

Z zapałem podszedł do pomysłu Łukasza Krajewskiego, choć na pozór dzieli ich nie tylko 44 lata. Biznesmen z branży oponiarskiej kontra pisarz, dla którego pieniądze były tylko po to, by móc podróżować. Ale ta Wisła...

— Wraz z firmą ojca i brata tworzymy Grupę Krajewski produkującą i sprzedającą opony bieżnikowane i nowe. Branża mało romantyczna, ale dochodowa — uważa właściciel Żegluga Wiślanej.

Klienci to głównie PKS-y i komunikacje miejskie w całej Polsce. Najwięksi partnerzy to komunikacja miejska w Lublinie, gdzie Grupa Krajewski dostarcza ogumienie do prawie 300 pojazdów, oraz w Katowicach i Sosnowcu, gdzie obsługuje ponad 200 autobusów.

— Takie opony mają przyszłość, bo transport komercyjny to przede wszystkim ekonomia — uważa Łukasz Krajewski.



Na głowie ma kilkanaście tysięcy autobusów, blisko sto firm z PKS w nazwie i kilkadziesiąt komunikacji miejskich. Tu jest numerem je-

Wiosłem i piórem
Wojciech Giełżyński, rocznik 1930, debiutował w wieku 16 lat na łamach „Gazety Ludowej”, niezależnego dziennika, którego naczelnym był jego ojciec Witold Giełżyński. Ukończył studia ekonomiczne, po których został reporterem działu sportowego tygodnika „Dookoła Świata”. Dwukrotny mistrz Polski w wiosłarstwie. W stanie wojennym przeszedł do prasy drugiego obiegu, redagował miesięcznik „Vacat”, współredagował „Przegląd Wiadomości Agencyjnych”. Ostatnim jego etatowym miejscem pracy w dziennikarstwie był „Tygodnik Solidarność”. Był członkiem Rady Programowej Unii Pracy.
Autor ponad 60 książek, głównie o Trzecim Świecie, m.in.: „Rewolucja w imię Allacha” czy „Gra o Himalaje”.

den w Polsce. Tegoroczny wzrost przychodów sięgnie 40 proc. — do 15 mln zł.

Zalew nad Che

Pieniądz lubi pływać, choćby w Wiśle, więc będzie gdzie inwestować zyski. Każdy jacht z wyposażeniem to wydatek rządu 150 tys. zł. Wyczarterowanie jachtu na tydzień, wraz z opieką szypra, kosztuje od 3 tys. zł.

— W jeden sezon interes się nie zwróci. Na moją korzyść działa to, że jachty nie amortyzują się tak szybko jak np. samochody — mówi szef Żeglugi Wiślanej.

Rejsom przewodniczył będzie jacht kierowany przez szypra, na pozostałych czterech sternikami będą turyści.

— To nie jest czarna magia, Łódź ma trochę ponad osiem metrów, ale rzeka spokojna, płytka i pusta. Szkolenie potrwa jakieś półtorej godziny — szacuje Łukasz Krajewski.

Jego słowa potwierdza Wojciech Giełżyński.

— W końcu mojej hamurki nie wciągnęło. Raz tylko było niebezpiecznie, kiedy nie zauważyłem stalowej liny przeciągniętej w poprzek. Krzyk sternika ocalił mi głowę — śmieje się podróżnik.

W wędrówkach reporterskich odwiedził 85 krajów, pijał mojito z Che Guevarą, gościł go Chomeini. A jednak marzy mu się Wisła. W przyszłym roku chce, znów hamburgerką, tym razem w towarzystwie jach-

tów Żeglugi Wiślanej, przepłynąć rzekę raz jeszcze. I znowu będzie z tego książka, jej współautorem ma być Łukasz Krajewski.

— Że mam prawie 80 lat? I co z tego. Przecież o mało co jako wiosłarz na igrzyska nie pojechałem — wyłuszcza reporter.

Chodzi o Helsinki, w 1952 r. Teraz hamburgerkę pożyczycy od Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego, najstarszego klubu sportowego w Polsce. W przyszłym roku obchodzi swoje 130-lecie. Giełżyński, człowiek encyklopedia w kwestiach Wisły, poszuka zapewne ciekawych historyjek. Choćby takich jak o barce z fiatami 125 p i zastawami, która zatoniła w 1979 r. na Zale-

wie Włocławskim. Śledztwo wykazało, że załoga była trzeźwa. Uszkodzone samochody zlicytowano dużo powyżej cen fabrycznych.

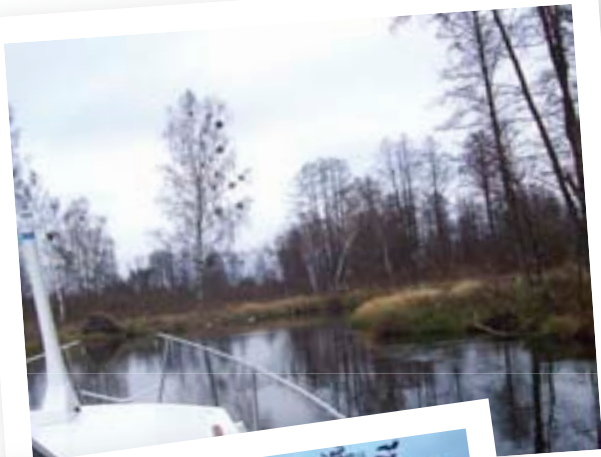
10 listopada 2007 roku odebraliśmy od producenta Roberta Wojtuszkiewicza nasz pierwszy jacht. Od razu po zwodowaniu w Giżycku rozpoczęliśmy „dziewiczy” rejs do Warszawy. Przepiękna podróż przez Wielkie Jeziora Mazurskie, krętą rzekę Pisę, rozlaną Narew, Zalew Zegrzyński i Kanał Żerański zajęła nam trzy i pół dnia.



Nie obyło się bez niespodzianek, drobnych problemów technicznych i ... opadów śniegu! Nic dziwnego – przecież była to połowa listopada. Dlatego byliśmy dobrze przygotowani do podróży – ciepłe ubrania i rozgrzewające napoje okazały się niezbędne.

Zgodnie z planem, 14 listopada, w samo południe, na gościnnej przystani Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego odbyły się chrzciny naszego jachtu. Spośród wielu zaproszonych znakomitych gości najważniejsza była oczywiście Matka



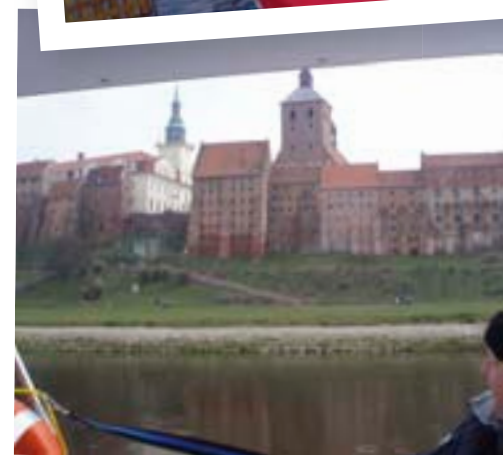


Chrzestna. Rola ta przypadła pani Marii Giełżyńskiej, żonie znanego reportera i podróżnika, a prywatnie także propagatora i przyjaciela Żeglugi Wiślanej – Wojciecha Giełżyńskiego. Pani Maria, szczęśliwa i wzruszona, z godnością pełniła „matczyne” honory i naszej łodzi nadała przepiękne imię

OLA – oczywiście na cześć mojej małej córeczki.

Tak jak wspominałem wielokrotnie wcześniej, inauguracja Żeglugi Wiślanej zapowiada się bardzo interesująco. Chcemy wspólnie z Wojtkiem Giełżyńskim, korzystając z obecności płynących obok jachtów, spłynąć Wisłą do Gdańska. Nasza trasa będzie jednak trochę dłuższa, gdyż rozpocznie się nie w Krakowie (gdzie startuje do pierwszego etapu Żegluga Wiślana), lecz, podobnie jak miało to miejsce podczas spływu hamburką w 1980 roku, z okolic Goczałkowic lub Oświęcimia – w zależności od poziomu wody.

Przygotowania idą pełną parą. Na szczęście nie wszystkie hamburki odeszły w zapomnienie wraz z poprzednią epoką i udało nam się znaleźć całkiem sprawny technicznie egzemplarz na przystani WTW w Warszawie. Jednostka wymaga pewnych poprawek i reparacji, których dokonają miejscowi szkutnicy. W tym miejscu



nie sposób pominąć osoby, które nam pomagają – Zarząd i działacze WTW, a przede wszystkim pana Jarka Wolskiego – SERDECZNE PODZIĘKOWANIA! Przy okazji nasz rejs uświetni jubileusz 130-lecia klubu.

Owoce rejsu hamburką odbytego wspólnie z Wojtkiem Giełżyńskim będzie książka – kontynuacja *Mojej prywatnej Vistuliady*, swojej wiślanej biblii, cytowanej przez większość reporterów nieprzerwa-

nie po dziś dzień. Z książki tej również ja chętnie korzystam, o czym możecie się Państwo przekonać czytając strony www Żegluga Wiślanej. Powiem więcej, *Vistuliada* stała się dla mnie nawet inspiracją do działania i rozpoczęcia tego niezwykłego projektu żeglugowego.

Dziękuję Wojtkowi Gielżyńskiemu za możliwość odbycia wspólnego rejsu i życzę nam obu POWODZENIA!

Premiera naszej floty w 2008 roku odbyła się w połowie marca na Targach Wiatr&Woda w Warszawie, na których mieliśmy wykupione stanowisko. Zainteresowanie naszym jachtem i naszym przedsięwzięciem przerosło wszelkie oczekiwania. Wprost nie byliśmy w stanie odpowiedzieć na wszystkie pytania zadawane przez zwiedzających.

Po targach jacht został zadowolony na Zalewie Zegrzyńskim, skąd przepłynęliśmy do przystani WTW w Warszawie. Tam też odbył się chrzest naszej Natalii. Pobyt w Warszawie wykorzystaliśmy również w celach promocyjnych. Odbyliśmy szereg spotkań i rejsów z dziennikarzami prasowymi, radiowymi i telewizyjnymi, w tym z ekipą Dzień Dobry TVN.

Kolejny rejs promujący nasze przedsięwzięcie miał miejsce na trasie z Gdańska do Torunia. W ciągu siedmiu kwietniowych dni przebyliśmy w sumie ponad 250 km pod prąd, ze średnią prędkością 8,5 km/h. Mieliśmy możliwość przetestowania możliwości jachtu i „świeżo” zakupionego wyposażenia nawigacyjnego GPS nie tylko na Wiśle, ale również na

Zatoce Gdańskiej. Wrażenia niezapomniane!

Jacht Kinga, którym płynęliśmy miał swój chrzest w trzech przepięknych, bardzo gościnnych miastach: Gdańsku, Bydgoszczy i Toruniu oraz prezentacje w Grudziądzu i Tczewie, który może się pochwalić nowo otwartą przystanią rzeczną – jedyną tego typu inwestycją realizowaną w ostatnim czasie na Wiśle.

Ostatnie dwie jednostki floty Żegluga Wiślanej miały swoją premierę i chrzest w urokliwym zakolu Wisły pod Wawelem w Krakowie.

Wszystkie imprezy spotkały się z dużym zainteresowaniem przedstawicieli mediów, co zaowocowało licznymi publikacjami prasowymi, wywiadami w radiu i telewizji,

Teraz przed nami wielkie wydarzenie. Dzień 27 kwietnia i oficjalny początek rejsów. Powoli dopinamy ostatnie sprawy. Niemal wszystko jest już gotowe na przyjęcie pierwszych pasażerów.

Trzymajcie Państwo za nas kciuki, życząc nam stopy wody pod kilem i... do zobaczenia na pokładach jachtów Żegluga Wiślanej.



Sava[®]

Goodyear Dunlop Tires Polska Sp. z o.o.
02-486 Warszawa Al. Jerozolimskie 212 A
tel. (22) 571 59 00 fax (22) 571 59 80



Avant A3

Orjak O3

Cargo C3

Transport to dziedzina niezwykle konkurencyjna i każdy myśli o ograniczaniu kosztów eksploatacji pojazdów swojej floty. Kontynuacja najlepszych rozwiązań technologicznych opon firmy SAVA zapewniają ograniczenie w zużyciu paliwa oraz wyjątkowo długie przebiegi. Opony SAVA to najlepszy wybór.

Opony ciężarowe SAVA dostępne są w sieci serwisów opon ciężarowych Goodyear Dunlop na terenie całego kraju oraz w ponad 30-tu krajach Europy. W celu odpowiedniego doboru opon dla pojazdów Twojej floty oraz przedstawienia korzyści z eksploatacji opon SAVA skontaktuj się z serwisem opon ciężarowych SAVA lub z naszym Doradcą Technicznym.

Sava[®]

WŁAŚCIWY WYBÓR

O P O N Y C I Ę Ż A R O W E