

Na warszawskiej ulicy



TRZEBA POMÓC WARSZAWSKIM TAKSÓWKARZOM, JEŚLI NIE CHCEMY CHODZIĆ PIECHOTĄ

DLACZEGO w Warszawie trzeba walczyć o wolną taksówkę? Czy naprawdę nie można nic zrobić, aby nie było szarpaniny i kłótni na postojach przed dworcami, aby pasażerowie za własne pieniądze mieli jakie takie wygody?

Odpowiedź na te pytania powinna być łatwa, gdy zastanowimy się, ile taksówek kursuje po warszawskich ulicach. Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe posiada stosunkowo nowy tabor, ale stanowi on jedynie znikomy procent rzeczywistych potrzeb milionowego miasta. Taksówki te nota bene są prawie nieuchwytnie w nocy, gdy z braku innych środków lokomocji są najbardziej poszukiwane. (A poza tym wiozą z sobą taką magiczną tabliczkę wskazującą, że wóz w godzinach największego nasilenia ruchu jedzie na zmianę. Wtedy możesz machać ręką lub nogą — nie stanie.)

Większą część potrzeb mieszkańców Stolicy załatwiają taksówki prywatne, których właściciele zrzeszeni są w Sekcji Transportu Osobowego. Ale i w Sekcji trudno ustalić, ile taksówek rzeczywiście kursuje po Warszawie. Bo połowa albo i więcej znajduje się w permanentnych naprawach.

Ostatnio przeprowadzona weryfikacja wskazuje na brak możliwości doprowadzenia tych wozów do stanu odpowiadającego przepisom technicznym i wymaganiom Wydziału Komunikacji Drogowej. Jak oblicza Zarząd Sekcji, na 1200 taksówek, zaledwie połowa jako tako może nadawać się do dalszego użytku. W takiej sytuacji istnieje obawa, że będziemy musieli chodzić piechotą w sprawach niecierpiących zwłoki, a warszawskim taksówkarzom zajrzy w oczy widmo bezrobocia.

Zdajemy przecież sobie sprawę, że „taksówkarz” — to zawód, jak każdy inny, wymagający znajomości technicznej pojazdu, wielkiej znajomości zasad ruchu miejskiego, dokładnej znajomości miasta i potrzeb pasażera. Tego nie można nauczyć się na miesięcznym kursie teoretycznym, a trzeba zdobyć pracę i doświadczeniem.

Większość warszawskich taksówkarzy, to ludzie pracujący w swym zawodzie od lat, którzy dzięki olbrzymim wysiłkom utrzymują „na chodzie” maszyny niemal równe im wiekiem. Większość pojazdów, to samochody produkcji przedwojennej, które przez dwadzieścia lat są eksploatowane, przerabiane i dorabiane. Ile

zdrowia niszczy się, leżąc pod wozem na zimnej jezdni, ile reumatyzmów, nabitych w zimnych, nieogrzewanych i nieuszczelnionych nadwoziach. A przecież młodzików prawie nie spotykamy za kierownicą taksówek.

Wydaje się, że szybkie przyjście z pomocą warszawskim taksówkarzom leży w granicach możliwości odnosnych władz. Do tego potrzeba, aby „Motozbyt” po prostu uznał konieczność przydzielenia w pierwszej kolejności samochodów „Warszawa” tym taksówkarzom, którzy złożyli wniosek we właściwym czasie oraz przyznał stałą pulę w ilości 20—30 wozów miesięcznie dla pozostałych, ubiegających się o nabycie samochodu.

W ten sposób na przestrzeni roku odnowiłby się tabor warszawskich taksówek, z pożytkiem dla właścicieli i dla użytkowników. Poza tym nie świeciłbyśmy oczami ze wstydu, gdy cudzoziemcy fotografują muzealne okazy taksówek, mając przy tym wiele uciechy.

Bo tak już jest, że taksówka, to do pewnego stopnia wizytówka miasta. Jak cię widzą, tak cię piszą — mówi ludowe przysłowie, w którym jest niemało racji.

W.