

Pieskie życie

Warszawskie statystyki komunikacyjne skrupulatnie i dokładnie liczą pasażerów w pojazdach, na konkretnych liniach, w określonych porach dnia, itd. Ba, nawet niektóre rozróżniają płeć pasażerów, by stwierdzić z troską, że brzydsza połowa przewożonych osobników (mężczyzn) czuje się wyalienowana, porzucona i niedostrzegana ze swoimi komunikacyjnymi potrzebami. Jakimi? Tego już statystyki nie definiują.

Natomiast potrzeby transportowe piękniejszej połowy usługobiorców są lepiej rozpoznane i powoli są ujmowane w karby matematycznych słupków będących inspiracją do stworzenia dla niej nowych udogodnień. Np. bezpłatnego przewożenia wózków, toreb z pieluchami, itd.

Jednak w tej ogólnej liczbie przewożonych pasażerów nikt dzisiaj nie jest w stanie, nawet w przybliżeniu, określić jaki procent usługobiorców stanowią... czworonożni przyjaciele istoty ludzkiej. Nie mówiąc o badaniu jej potrzeb, zadowolenia czy satysfakcji z odbywania podróży ogólnie dostępną miejską lokomocją. Aczkolwiek w historii warszawskiej komunikacji były okresy, kiedy dane ilościowe, pomiary satysfakcji nie tylko były dokładnie zliczone, zsumowane, ale także opisane w sposób naukowy.

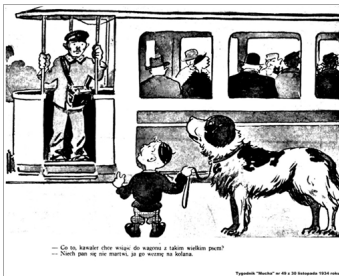
Pierwsi czworonożni pełnoprawni, gdyż zabilitytowani, pasażerowie pojawili się na próbę i testy 8 czerwca 1934 roku w warszawskich tramwajach.

Wg ówczesnych oświadczeń Dyrekcji Tramwajów i Autobusów m. st. Warszawy, jeśli wynik „badań” będzie pomyślny i satysfakcjonujący, to z czasem „dostąpią zaszczytu” podróżowania również autobusami, których w sumie było aż 45 szt. Pierwsze ilościowe wyniki zliczające czworonożnych usługobiorców były nad wyraz obiecujące i wskazujące na osiągnięcie znakomych wyników ekonomicznych. Po 19 dniach funkcjonowania pozwolenia na przewóz psów skrętnie poinformowano czytelników, że: „... w Warszawie do 28 czerwca 1934 roku przewieziono 5 630 psów, czyli przeciętnie po 216 każdego dnia.” [\[1\]](#) Niestety, tamte badania nie objęły innej, równie ważnej grupy pasażerskiej w kategorii czworonogów – kotów, chomików, świnek morskich, itp. Nie objęły również przewożonej głównie tramwajami, poważnej ilościowo, grupy różnego rodzaju ptaków i to nie koniecznie ozdobnych w postaci kanarków, papug, ale i tych gospodarczych jak gęsi, kury, indyki czy innych nietotów. Brak ilościowych danych dotyczących wszelkiego rodzaju nietotów dość szybko zauważono i zobowiązano

konduktorów tramwajowych do prowadzenia takich statystyk. Miały one posłużyć do stworzenia, wzorem wprowadzonych w 1934 specjalnych psich biletów – odpowiednich kart przejazdowych dla wszelkiego rodzaju nietotów jak i kotów.

Jednak nie wszystkie „innowacyjne” pomysły wzorów biletów, opłat znalazły swój finał realizacyjny. Powodów było wiele, m. in. opór konduktorów, którzy nie byli w stanie udźwignąć w swych konduktorskich torbach dodatkowych bloczków biletowych z opłatami specjalnymi: za kanarka, za gęś, za kota czy wreszcie za psa. Innym powodem była nieustanna manipulacja władz zwierzchnich i rządowych przy ustawach, rozporządzeniach o ruchu drogowym, o pojazdach, o opłatach, itd., które zmieniając się stale narzucały coraz droższe, obciążone coraz większymi podatkami, zmiany. A te czasami były szybsze niż wydrukowanie nowych biletowych blankietów.

W każdym bądź razie w 1935 roku zaprzestano drukować psie bilety i na ich miejsce weszły normalne bilety bagażowe. No cóż, uwłaczało to trochę psiej arystokracji, a szczególnie właścicielom czworonogów, ale za to usatysfakcjonowało posiadaczy kotów, świnek morskich, no i wszelkiego autoramentu lotów i nietotów, gdyż zrównało ją z ówczesną „szlachtą” zwierzęcą”. A to, że w ten sposób zniekształciła się trochę szczegółowa statystyka, to już trudno.



Mimo, że odebrano statystykom kilka narzędzi badawczych, to tramwajowi statystycy nadal liczyli częściowe przewozy czworonogów w postaci psów, kotów, nietotów. Choć z tymi ostatnimi dane ilościowe nie zawsze były wiarygodne. I tak na koniec 1938 roku wg szacunkowych obliczeń z tramwajów w roku obrachunkowym skorzystało ok. 50 tys. psów, 20 tys. kotów i zbliżona do 100-150 tys. sztuk nietotów, które trudno było obliczyć dokładnie konduktorom tramwajowym. M. in. z powodu, że znaczna ich część była przewożona w koszach, kłatkach i nie zawsze udało się dostrzec czy z wiklinowego opakowania wystają dwie czy trzy gęsie głowy czy 5 kurzych.

W autobusach, mimo, że obiecywano w 1934 roku wydanie pozwolenia na przewóz psów, kotów, jak znacząco powiększy się ilość taboru, to do 1939 roku nie wprowadzono aprobaty na ich ruch pasażerski w pojazdach spalinowych. Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że przed II wojną światową autobusami nie podróżowały legalnie, za biletami, czworonogi. Za to wszelkie Nieloty w wiklinowych koszach jak najbardziej, ale brak jest danych o ilości przewiezionych.

W okresie II wojny światowej niemiecki okupant próbował prowadzić przedwojenne statystyki pasażerskie także w grupie „pozaludzkiej”, ale dość szybko zaprzestał prób związanych z ich wprowadzeniem i egzekwowaniem danych od konduktorów, gdyż niemal połowa pasażerów i tak jeździła na gapę lub na bilet na tzw. Adolfa. [\[2\]](#)

Po drugiej wojnie światowej twórcy przepisów porządkowych w pojazdach komunikacji miejskiej przepisując i „urealnijając” przedwojenne zarządzenia dziwnym trafem zapomnieli o czworonogach i Nielotach, choć te ostatnie były przewożone w niewiele mniejszych ilościach jak przed 1939 rokiem.



Początkowo ok. 1947 roku próbowano uregulować przewóz Nielotów, ale tylko w zamkniętych klatkach o rozmiarach 60 x 37 x 25cm, wykluczając kosze wiklinowe jako drące unrworskie pończochy warszawianek. Jednak przepis był właściwie martwy i wszyscy, jak tylko mogli, omijali go. Niestety czworonogi powojennych unormowań prawnych o swym ruchu pasażerskim nie doczekały się zbyt szybko. Choć koło 1951 roku, na wskutek interwencji czynników wyższych z urzędów centralnych, odpowiedzialne wówczas za przepisy o przewozie pasażerów, opłat biletowych w miastach Ministerstwo Gospodarki Komunalnej podjęło się pochylić nad ich potrzebami komunikacyjnymi. Jednak w międzyczasie Ministerstwo przekształciło się, a sprawy taryfowe i regulaminowe przekazało w ręce miejscowych Rad Narodowych jako odpowiedzialnych za sprawy mieszkańców i ich potrzeb. Te szybko zajęły się sprawą i... z początkiem stycznia 1958 roku Stołeczna Rada Narodowa podjęła uchwałę o

wprowadzeniu nowego regulaminu przewozu i taryf środkami warszawskiej lokomocji. W porównaniu do przedwojennych przepisów bardzo nowoczesnego, ale i trochę niesprawiedliwego dla czworonogów.

„W wozach komunikacji miejskiej mogą być bezpłatnie przewożone małe zwierzęta lub ptaki wiezione przez pasażerów na rękę w opakowaniu, zabezpieczającym innych pasażerów przed zanieczyszczeniem lub niewygodą. Przewóz drobiu w klatkach (roz. 60x37x25cm), koszach, itp., dozwolony jest tylko jako pakunków w wymienionych wyżej wymiarach tylko na pomoście wozu doczepnego.



Bagaż nie mogą być przewożone na miejscach siedzących lecz powinny być umieszczone w sposób nie tamujący ruchu w wozie.

Za opłatą bagażową mogą być przewożone psy:

- a) w tramwajach, autobusach, trolejbusach trzymane na rękach małe psy z nałożonymi kagańcami,
- b) trzymane na smyczy psy duże z nałożonymi kagańcami wyłącznie na przednich pomostach doczepnych wozów tramwajowych w godzinach mniejszego nasilenia ruchu pasażerskiego.” [\[3\]](#)

Jak widać z powyższego wyciągu z przepisów, ptaki i wszelkiego rodzaju małe „nieloty” (pieski, chomiki, świnki morskie, itd.) jechały kiedy chciały i jak chciały. Czy to autobusem czy

trolejbusem i w dodatku za darmo. Duże psy, niestety tylko tramwajem i to poza godzinami szczytu.

No, cóż, dobre i tyle, ale mała potyczka czworonogów z urzędnikami przekształciła się z czasem w istną batalię o wielu bitwach. Nie tylko o zmianę przepisów, ale i o cenę biletu bagażowego. Miłośnicy małych zwierząt proponowali wprowadzenie ulgowych biletów dla małych osobników, np. świnek morskich, ale ostro oponowali wielbiciel dogów niemieckich, bo w takim przypadku, gdyby wprowadzono ulgi w zależności od wielkości pupila musieli by płacić nie podwójny, a nawet potrójny bilet normalny (bagażowy).

Dość szybko swoje niezadowolenie okazali również miłośnicy hodowli drobiu.

Bo jak np. przewieźć w takiej małej klatce indyka? Czy można zakwalifikować indyka do małych ptaków i przewozić na rękę? Dorosłego zapewne nie, ale jak indyk jest mały?

Lata płynęły, przepisy, przepisami a biedne pieski i ich właściciele w przeciwieństwie do gołębiarzy i hodowców drobiu, na wiele pytań nie otrzymali odpowiedzi.

W 1968 roku, dziesięć lat po ogłoszeniu pierwszych, wydawać by się mogło „życiowych” przepisów porządkowych nadal nie udało się nie tylko unormować pojęcia: co to jest duży, a co to jest mały pies, ptak, ale i kiedy, w jakich okolicznościach „ptak” jedzie bez biletu a kiedy z biletem pojedynczym, podwójnym, itd.

Dwadzieścia lat później, w 1988 roku, MZK wydrukowały dokładną informację o cenach biletów. Umieszczono ją w pojazdach, a dowcipni pisarze na dole dopisywali: a ile za psa? Na pytanie próbował znaleźć odpowiedź popularny „Expresiak”: „W punkcie skarg i wniosków MZK powiedziano nam, że psy pominięto, bo są traktowane jak bagaż. Przewóz psa kosztuje tyle samo co transport walizy czy pudła z telewizorem. Ale tylko dużego psa.

Każdy maluch – jamnik, ratlerek czy pekińczyk, który podróżuje w objęciach właściciela jedzie za darmo. Dog czy wilczur, czyli psy, które nie mieszczą się na rękach muszą mieć bilet normalny. [\[4\]](#)

Po kolejnych ośmiu latach (w 1996 roku), już wówczas nowa instytucja zajmująca się wydawaniem przepisów porządkowych - Zarząd Transportu Miejskiego, obwieściła nowy „Regulamin przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie”. Niestety, więksi czworonożni przyjaciele po raz kolejny zostali pominięci. Dalej musieli wykupywać bilety bagażowe. Warto w tym miejscu dodać, jako swego rodzaju ciekawostkę, że wśród wielu wówczas „wygranych” na nowych przepisach, znaleźli się np. studenci szkół muzycznych, amatorom już nie, którym dano prawo do bezpłatnego przewożenia nawet ogromnych, symfonicznych bębnow-kotłów.

Dopiero w 2001 roku w kolejnej batalii wespół z: rowerzystami, plecakowiczami, muzykami z amatorskich orkiestr dętych (musieli płacić za przewóz instrumentów) wszelkie czworonogi duże, małe, kudłate, szczekające i mrużące „wywalczyły” prawo do bezpłatnego przejazdu. Oczywiście duże tylko na smyczy i w kagańcu.

I teraz już wiecie drodzy czytelnicy jaka była długa i kręta droga do tego, iż dzisiaj nikt ani dłużej nie zliczy całej „grupy” pasażerskiej. Szczególnie tej na czterech łapach. O nietotach już nie mówiąc.

Powyższy tekst pochodzi z wydanej niedawno książki „Publika i oficjaliści warszawskich tarm i busów” opisującej w rubasny nieco sposób różne dobre i złe przywary pasażerów i obsługi warszawskiego transportu publicznego.

Książka jest dostępna w księgarni internetowej pod linkiem: <http://poligrafia.nets.pl/> - dobra zabawa gwarantowana.

[1] Gazeta codzienna „Nowiny codzienne” nr 177 z 29 czerwca 1934 roku, art. „Echa miejskie”

[2] Bilet na Adolfa – miał kilka nazw i określeń. Był to najczęściej bilet jednorazowy wykupowany u konduktora a przy wysiadaniu oddawany konduktorowi, który to sprzedawał go

po raz drugi, trzeci czy piąty kolejnemu pasażerowi. W okresie okupacji była to cicha pomoc mieszkańców Warszawy bardzo źle zarabiającym warszawskim tramwajarzom. Był to także pewien akt małego sabotażu i uszczuplanie zysków niemieckim właścicielom warszawskich tramwajów.

[3] Dziennik Urzędowy Rady Narodowej m. st. Warszawy nr 1 z 28 stycznia 1958 roku – Uchwała Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy z 30 grudnia 1957 roku w sprawie zatwierdzenia nowych przepisów porządkowych dla osób korzystających ze środków komunikacji komunalnej.

[4] Express Wieczorny nr 157 z 2 lipca 1968 roku, art. „W tramwajach inaczej niż w autobusach”.