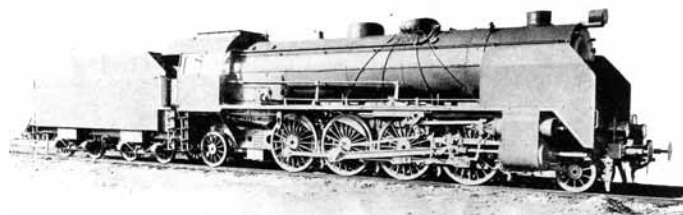


# DO UZDROWISKĄ KOLEJĄ

Latem w Galerii „Pod Dachem Nieba” odbędzie się wystawa poświęcona kolei oraz rocznicy powstania linii kolejowej i dworca w Ciechocinku. W tym numerze „Zdroju” przedstawiamy kolejowe „abc”, które pomoże w oglądaniu wystawy. Ciągłe jeszcze wierzę, że pojawią się kolejarze, którzy zaczną myśleć, co zmienić i jak jeździć lepiej i nowocześniej. Na razie wszystko na to wskazuje, że przy tej obecnie rozdrobnionej organizacji kolei (14 spółek akcyjnych i z o.o.) wszyscy wszystkim za coś płacą, nikt nie ma pieniędzy, a pociągów coraz mniej.



A teraz może słów kilka o przeszłości. Po odzyskaniu niepodległości, majątek kolejowy jaki odziedziczyliśmy po zaborcach nie tylko wymagał gruntownej naprawy, ale przede wszystkim scalenia, poprzez przebudowę i budowę nowych połączeń, w jeden sprawnie działający organizm. Ślady po zaborach są widoczne w infrastrukturze po dzień dzisiejszy. Gęsta sieć linii na zachodzie, to oczywiście zabór pruski, tam gdzie pustawo na wschodzie, to zabór rosyjski. A wzdłuż i przez Karpaty, to zabór austriacki. Taki układ sieci głównie w zaborach pruskim i rosyjskim wiązał się ze strategią wojenną. Prusy uważały, że aby wojnę wygrać potrzebna jest do przewozu wojska gęsta sieć kolejowa, niestety w 1939 roku to się sprawdziło. Natomiast Rosjanie wychodzili z założenia, że jeżeli będzie mało linii, to wróg nie będzie miał czy dojechać, ale na wszelki wypadek wprowadzili inną szerokość torów. A więc w zależności od zaboru linie ciążyły do Berlina, Moskwy lub Wiednia. Dla dalszych potrzeb trzeba było krótko mówiąc „skierować te tory na właściwe tory”. Ale udało się i po niedługi okresie mieliśmy jedną z najlepszych kolei w Europie.

Należałoby wspomnieć o jednej z najważniejszych inwestycji w okresie międzywojennym, a mianowicie o linii łączącej Śląsk z nowowybudowanym portem w Gdyni z ominięciem obszaru Wolnego Miasta Gdańska. Zapewniło to płynność przewozów w tej relacji.

Mówienie o kolei krótko, a nawet wybiórczo nie jest sprawą łatwą. Proszę wziąć pod uwagę, że transport, a do niedawna prawie wyłącznie transport kolejowy ma praktycznie powiązanie z niemal wszystkimi dziedzinami gospodarki i zjawiskami demograficznymi. Właśnie z tego powodu w różnym czasie na niektórych wyższych uczelniach powstawały instytuty, wydziały czy katedry transportu. Dorobek naukowy w tej dziedzinie również zagraniczny jest naprawdę pokaźny. Potrzebni kolei fachowcy kształcili się również na wydziałach ogólnych uczelni, jak np. budownictwa lądowego, dróg i mostów, elektrotechnicznym, czy geodezji. Resort posiadał własne instytuty ośrodki naukowo - badawcze szkolnictwo średnie i zawodowe finansowane przez kolej.

Kolej zawsze potrzebowała własnych specjalistów: konstruktorów, mechaników, elektrotechników, budo-

włańców od linii, stacji, mostów i tuneli, geodetów żeby co trzeba wytyczyli, pomierzyli, sporządzili plany i mapy. Natomiast jak jeździć, jak wozić tanio i dobrze myśleli nad tym ekonomiści.

Jeśli ktoś z Państwa chce wyjechać pociągiem z Ciechocinka, to zazwyczaj chce ustalić godzinę wyjazdu, albo w informacji, albo osobiście z rozkładu jazdy ściennego lub opastej księgi ogólnopolskiej. To wszystko jest do dyspozycji. Natomiast kolejarze mają swoje tzw. Służbowe rozkłady jazdy, zawierające różne ważne dla nich, a zbędne dla podróżnych informacje.

I tak na przykład jeżeli ma wyruszyć drogę pociąg osobowy, to w ich rozkładzie jest podane gdzie i ile za lokomotywą ma być wagonów 1 klasy, gdzie i ile 2 klasy, gdzie wagon restauracyjny, a gdzie kuszетка lub wagon sypialny. Maszynista musi wiedzieć z jaką prędkością musi jechać żeby dojechać na czas. Gdzie zwolnić bo będzie łuk, gdzie wzniesienie, a gdzie spadek. Wreszcie gdzie można się rozpędzić do limitowanej szybkości. Tu ciekawostka, gdy kursowały jeszcze parowozy, w rozkładzie było nawet zaznaczone, kiedy zamknąć popielnik od pieca i zredukować iskry, bo niedługo będzie las przy torach można zaproszyć obiekt.

Dla pociągów towarowych najważniejszy jest dopuszczalny ciężar brutto, zależny od różnych czynników eksploatacyjnych. Rozkład jazdy skonstruowany jest na zasadzie: ile zmieści się tras przejazdów na dalej linii w ciągu doby pomiędzy pociągami osobowymi. Trasy mogą być wykorzystywane dowolnie, w miarę potrzeby.

Po szynach jeździ się inaczej niż po drogach. Na drodze kierowca musi uważać, żeby nie jechać na poprzednika. Wszystkie linie podzielone są na „odcinki ruchowe”, np. pomiędzy dwoma sąsiednimi stacjami. Obowiązuje żelazna zasada: „na odcinku może być tylko jeden pojazd”. Przejazd pomiędzy odcinkami zabezpieczają specjalne urządzenia, niektóre całkowicie zautomatyzowane. Na kolei obowiązuje ruch prawostronny. Nad jego sprawnym przebiegiem czuwają dyspozytorzy i dyżurni ruchu.

Składy wagonów osobowych i towarowych ciągną lokomotywy. Obecnie elektrowozy i lokomotywy spalinowe, a dawniej parowozy. Parowozy były przeznaczone do konkretnych składów pasażerskich, towarowych, na trasy dalekie i bliskie. Oprócz parametrów technicznych różniły się też wyglądem. W okresie międzywojennym w Polsce produkowano parowozy na najwyższym poziomie konstrukcyjnym. Parowóz, który prezentujemy na fotografii udostępnił pan Robert Kola - prezes Stowarzyszenia Przyjaciół Kolei i Zabytków techniki w Toruniu.

Remigiusz Markwart