

# RUMOR



## Rozmaitości Uczniowskie Magazyn Oświatowo - Rozrywkowy



*W numerze:*

- *Wywiad numeru*
- *Kolej na kolej*
- *Kolej na wesoło*
- *Bogdan Hat -  
podróże koleją*
- *I wiele więcej!*



## Kolej na wesoło:

Do podróżującego pociągiem staruszka podchodzi konduktor. Staruszek przez dłuższą chwilę szuka biletu.

- Wrócę za kilka minut - mówi konduktor. - Na pewno w tym czasie znajdzie pan bilet.

Po kilku minutach konduktor wraca.

- Widzę, że nie znalazł pan biletu... Nie szkodzi, wierzę, że go pan miał.

- Ależ ja go muszę znaleźć! Przecież tam było napisane dokąd jadę!

Do przedziału wchodzi konduktor, aby skontrolować bilety. Wszyscy podają mu swoje bilety, tylko młodzieniec trzyma w zębach bilet i nerwowo szuka go po kieszeniach i w walizce. Rozbawiony konduktor mówi:

- Kolego, trzymasz bilet w zębach!

Młodzieniec uśmiecha się i podaje swój bilet. Kiedy konduktor wyszedł, młodzieniec odechnął z ulgą, chowając do kieszeni swój bilet i głośno mówi:

- Musiało trochę potrwać, zanim przegryzłem starą datę z kasownika...

### **Teksty na stronach:**

Tomasz Skoczek

Marwin Kliś

Damian Dudek

Łukasz Wac

### **Układ i szata graficzna:**

Łukasz Wac

### **Korekty i opieka:**

Mgr Małgorzata Imosa-Nogieć

### **Zdjęcia i grafiki:**

Google grafika

Dominik Kusion

### **Kontakt:**

nogiec@tk.krakow.pl

### Spis treści:

Program zjazdu	4
Kolej na kolej	7
Wywiad numeru	9
Kolej na kolej	12
Bogdan Hat - cz. 1	14
Kolej na kolej	17
Bogdan Hat - cz. 2	20
Kolej na kolej	24
Bogdan Hat - cz. 3	26
Kolej na kolej	30
Bogdan Hat - cz. 4	33
Kolej na kolej	36

# I OGÓLNOPOLSKI ZJAZD UCZNIÓW KLAS KOLEJOWYCH 8-10 czerwca 2018



# ZAPROSZENIE

PATRONATY HONOROWE



MINISTERSTWO  
INFRASTRUKTURY



Politechnika Krakowska  
im. Tadeusza Kościuszki

Akademia WSB  
do 15 kwietnia Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej



Stowarzyszenie Inżynierów  
i Techników Komunikacji RP  
Oddział w Krakowie

# Program zjazdu

**Organizator: Zespół Szkół Nr 1 im. św. Rafała Kalinowskiego,  
ul. Ułanów 3, Kraków**

Piątek 08.06.2018:

- do 12:00 - Zakwaterowanie uczestników.
- 12:00 - Obiad.
- 12:30 - 14:00 - Zwiedzanie Muzeum Lotnictwa Polskiego.
- 14:15 - 15:45 - Wykład w Instytucie Pojazdów Szynowych Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki.
- 16:30 - Uroczyste spotkanie uczestników oraz zaproszonych Gości w auli górnej:
  1. Uroczyste otwarcie Zjazdu.
  2. Wykład inauguracyjny.
  3. Quiz wiedzy o Kolei.
  4. Warsztaty w podgrupach.
- 19:00 - Kolacja.
- 20:00 - Spotkanie Dyrektorów szkół prowadzących kształcenie kolejowe.

Sobota 09.06.2018:

- 7:30 - 8:30 - Śniadanie.
- 9:00 - 12:00 - Wykłady i warsztaty.
- 12:00 - Obiad.
- 12:30 - 18:30 - Zwiedzanie Wzgórza Wawelskiego, Smok Wawelski, spacer wzdłuż Wisły, Rynek Główny, Sukiennice, Kościół Mariacki, ul. Floriańska, Mury Obronne, Barbakan.
- 19:00 - Kolacja.
- 20:00 - Rozgrywki sportowe w piłce siatkowej TK vs Reszta Polski.

Niedziela 10.06.2018:

- 7:30 - 8:00 - Śniadanie.
- 9:00 - 12:00 - Zwiedzanie Kopalni Soli w Wieliczce.
- 13:00 - Obiad.

Rada Rodziców oraz Dyrektor Zespołu Szkół Nr 1 im. św. Rafała Kalinowskiego (dawne Technikum Kolejowe) mgr Beata Śliwa zaprasza na uroczyste otwarcie **I Ogólnopolskiego Zjazdu Uczniów Klas Kolejowych**, które odbędzie się 8 czerwca 2018 r. o godz. 16.30 w auli szkolnej, ul. Ułanów 3, Kraków.

Wykład inauguracyjny wygłosi mgr inż. Andrzej Cichoń – były Dyrektor Technikum Kolejowego oraz Zespołu Szkół nr 1.

Zjazd to trzydniowe spotkanie, które ma na celu wymianę wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczniami klas kolejowych, logistycznych i transportowych. Jednocześnie będzie to integracja społeczności osób, których pasją jest kolej i szeroko pojęty transport. Będzie to poszerzenie horyzontów podczas wykładów i warsztatów, sposobność do nawiązania kontaktów oraz przyjaźni. Wykłady będą wzbogacone programem kulturoznawczym, aby każdy uczestnik miał okazję poczuć klimat miasta i regionu.

Patronat honorowy nad Zjazdem objął Minister Infrastruktury Pan Andrzej Adamczyk, Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki, Katedra Transportu Szynowego Akademii WSB w Dąbrowie Górniczej oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Oddział w Krakowie.





# Kolej na kolej...

...czyli małe co nieco z polskich żelaznych szlaków.

Każdy kto jechał kiedyś pociągiem powinien pamiętać, że na ścianach bocznych i na cele pojazdu znajdowało się jakieś oznaczenie – np. SU42, SA103, EN57,... Co w zasadzie znaczą te tajemnicze skróty? Odpowiedź znajdziecie w tym artykule.

Każde z tych oznaczeń zbudowane jest w identyczny sposób i zawsze składa się z min. czterech znaków. Pierwsza z dwóch liter jest wyznacznikiem typu napędu: E – pojazd elektryczny; S – pojazd spalinowy (z racji tego, że te oznaczenia nie mają się parowozów, nie ma litery np. P). Druga litera jest wyznacznikiem przeznaczenia pojazdu: M – lokomotywa manewrowa; T – lokomotywa towarowa; P – lokomotywa pasażerska; U – lokomotywa uniwersalna (może prowadzić zarówno pociągi towarowe, jak i pasażerskie, oraz prowadzić manewry). W praktyce, sztywno trzymano się tego raczej dawno temu, bo dzisiaj podejście kolei jest raczej luźne w tej materii. Litery: W, N, A i D są zarezerwowane dla SZT (spalinowych zespołów trakcyjnych) i EZT (elektrycznych zespołów trakcyjnych), ale o tym za chwilę. Cyfry następujące po dwóch pierwszych literach, zależą przede wszystkim od pierwszej litery. Jak? To proste. W przypadku pojazdów spalinowych są one uzależnione od mocy silnika (silników) oraz kolejności pojazdu w serii. W przypadku pojazdów elektrycznych są one uzależnione od ilości osi napędnych, a co za tym idzie liczbie wózków, oraz kolejności w serii.

Co do liter W, N, A i D:

- **A** tyczy się jedynie pojazdów spalinowych (i wedle wszelkich informacji dostępnych autorowi, jest jedynie „wypełniaczem”)
- **D** tyczy się niemal wyłącznie EZT (wyjątkiem jest SD80) oznacza przeznaczenie pojazdu do ruchu dalekobieżnego
- **N** dotyczy zarówno EZT i SZT, oznacza przeznaczenie do ruchu lokalnego i podmiejskiego na liniach o niskich i wysokich peronach
- **W** dotyczy tylko EZT, oznacza przeznaczenie do ruchu podmiejskiego na liniach o wysokich peronach

Liczby następujące (w przypadku EZT) po oznaczeniu literowym oznaczają:

<b>Zakres</b>	<b>Liczba członów</b>	<b>Zasilanie</b>
51–69	3	3 kV DC
70–79	4	3 kV DC
80–89	1	dowolne
90–93	2	0,8 kV DC
94–99	dowolna	inne niż 0,8 kV DC i 3 kV DC

Teorii już chyba starczy wszystkim :) Teraz troszkę „na luzie”, czyli jak tabor nazwać bez użycia tych literek i cyferek.

Jako że każdy pojazd ma jakieś mniej lub bardziej unikalne cechy, zostały im ponadawane różne nazwy. Pełną listę, drogi czytelniku, możesz poszukać w Internecie, a ja pozwolę sobie opisać tu tylko kilka najciekawszych.

Dla przykładu: lokomotywa SP32, sprowadzana z Rumuni, zyskała nazwę „Zemsta Ceaușescu” (czyt. Czaușzesku), ze względu na wysoką awaryjność silników, niektórzy mniemają iż jest to zemsta obalonego dyktatora Rumuni o takimż nazwisku.

Z kolei jeden ze świeżych nabytków PKP – EZT 39WE zyskał sobie przydomek „predator” lub „terminator” ze względu na charakterystyczny wygląd czoła zespołu, przypominający właśnie jakiegoś futurystycznego robota.

Lokomotywa SM31, dzięki kanciastemu pudłu przypominającemu karton z mleka, zyskała nazwę „Trumna” lub „Szafa”.



Król polskich szlaków, czyli jednostka EN57 to tzw. Kibel, jednak gdy ma plastikowe siedzenia staje się „Ortopedą”.

/Łukasz Wac/

# Wywiad numeru

**Z zastępcą komendanta Krakowskiego oddziału SOK rozmawiali Marwin Kliś i Damian Dudek.**

## **Jakie zadanie realizuje funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei w zakresie bezpieczeństwa?**

Funkcjonariusz SOK realizuje dwa podstawowe, ustawowe zadania: ochrona mienia, życia i zdrowia oraz kontrola przestrzegania przepisów kolejowych na obszarze kolejowym. Ochrona życia, jako wartości nadrzędnej, jest tu rozumiana jako zapobieganie działaniom osób, które chcą dokonać jakiegoś przestępstwa, chcą zrobić komuś krzywdę, albo dokonać aktu sabotażu (takie działania mogą spowodować śmierć lub kalectwo wielu ludzi). Ponadto naszym głównym zadaniem jest przestrzeganie przepisów porządkowych na dworcach, nasypach, w pociągach, czyli tzw. obszarze kolejowym.

## **Jakie uprawnienia ma funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei?**

Do kontroli przestrzegania przepisów, do reagowania; do tego aby przerwać popełnianie przestępstwa, lub gdy przestępstwo już zaistniało wykorzystać wszystkie metody prawne aby przestępcę zlokalizować i przekazać organom: policji lub bezpośrednio sądom.

## **Do jakich przestępstw i wykroczeń dochodzi na kolei najczęściej?**

Niestety najczęściej dochodzi do kradzieży mienia kolejowego, bo znajdują się głównie w terenie otwartym, a do prowadzenia ruchu kolejowego jest potrzeba używania wielu nowoczesnych urządzeń. Umieszczenie ich na otwartych szlakach kolejowych „kusi” złodziei. Z ich punktu widzenia to kradzież „tylko” metalu kolorowego, a z naszego punktu widzenia, to kradzież urządzenia, która może doprowadzić do zagrożenia życia wielu osób.

Zdarzają się też kradzieże kieszonkowe, kradzieże bagaży – tu często przyczyną bywa niefrasobliwość pasażerów. Interweniujemy też podczas imprez młodzieżowych na dworcach, bo tu młodzi ludzie czują się „niewidoczni”, a niestety tak nie jest, bo na dworcach jest monitoring i funkcjonariusze SOK reagują na nieprzestrzeganie porządku publicznego. Reagujemy też na działania „graficiarzy”.

Nadrzędnym działaniem jest też przeciwdziałanie zagrożeniom terrorystycznym, w tym obszarze funkcjonariusze również są szkoleni.

### **Czy Straż Ochrony Kolei przeprowadza akcje specjalne?**

Tak, w sytuacji nasilenia się któregoś z przestępstw, przy użyciu funkcjonariuszy grup operacyjnych prowadzimy działania specjalne, ukierunkowane na przeciwdziałanie konkretnym przestępstwom. Najczęściej polega to na wtapianiu się w tłum pasażerów, (są to świetnie wyszkoleni ludzie, po szkoleniach antyterrorystycznych i straży granicznej, specjalnie wyposażeni, wyedukowani, ze znajomością np. kilku języków), takie działania zazwyczaj przynoszą pozytywne efekty, kończą się ujęciem sprawców.

### **Czy absolwent Technikum Komunikacyjnego po klasie o specjalności transport kolejowy może od razu złożyć aplikację o pracę w SOK? Czy musi przechodzić dodatkowe kursy bądź szkolenia?**

Nie ma wymogu dodatkowych kursów, jest jednak bariera wieku. Aby uzyskać pozwolenie na broń należy mieć 21 lat, zatem nie można się zgłosić bezpośrednio po maturze. To nie jest związane bezpośrednio z naszą służbą, ale z przepisami obowiązującymi w naszym kraju.



**A czy będąc już funkcjonariuszem Straży Ochrony Kolei uczestniczy się w jakichś treningach lub szkoleniach sprawnościowych?**

Cały czas. Wszyscy intensywnie się szkolimy i trenujemy, poczynając od pierwszej pomocy, poprzez strzelanie, techniki interwencyjne, itd. Każdy funkcjonariusz w skali roku przechodzi około 30 dni intensywnego szkolenia.

**Czy każdy funkcjonariusz podczas służby ma przy sobie broń?**

Tak. Zdarza się, jak już wspomniałem, że prowadzimy działania w ubraniach cywilnych, ale wtedy również funkcjonariusze posiadają przy sobie broń.

**Czy w ostatnim czasie miały miejsce jakieś nietypowe sytuacje, w których interweniowała Straż Ochrony Kolei?**

Dwa dni temu w Krakowie Prokocimiu funkcjonariusze uratowali życie osobie, która chciała popełnić samobójstwo, zażyła garść tabletek środków psychotropowych i miała też kolejną dawkę. Funkcjonariuszom udało się udaremnić zażycie kolejnych leków.

Drugi taki niedawny „medialny” przypadek, miał miejsce w Bochni, gdzie funkcjonariusze z grup specjalnych ujęli sprawcę pobicia mężczyzny. Otóż chłopak odprowadzał dziewczynę do pociągu, zaczepiło go dwóch wyrostków, doszło do pobicia, na szczęście funkcjonariusze SOK, którzy prowadzili inne działania, zauważyli tę sytuację i unieszkodliwili jednego ze sprawców. Drugi został ujęty później, a poszkodowany odwieziony do szpitala.

**Czy w formacjach SOK mogą pracować kobiety?**

Tak, pracują na takich samych warunkach, jak wszyscy inni funkcjonariusze. Również i w grupach specjalnych są kobiety.

**Na koniec naszej rozmowy chcieliśmy zapytać o jakieś przesłanie, dla młodzieży kończącej klasy kolejowe?**

Tak, chciałbym zaapelować, aby podróżując koleją nie bali się reagować na różnego rodzaju działania negatywne, niech nie boją się zgłaszać niepokojących sytuacji na nasz telefon alarmowy. My będziemy reagować, wtedy wspólnie przyczynimy się do zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa i komfortu, że będziemy mogli pracować i podróżować pewnie, bez niespodzianek i ryzyka.

# Kolej na kolej...

**...czyli szlakiem zardzewiałych silników i zapomnianych nastawników.**

W dzisiejszym numerze postaram się przybliżyć nieco historię tych, które zostały zapomniane i tych, które nie powstały.

Co przez to rozumieć? Odpowiedź brzmi: wszystkie te lokomotywy, które zakończyły swe krótkie życie prototypu na złomowisku, lub jako projekt zasiliły zakładową kotłownię.

Na początek pozwolę sobie wymienić te, o których będzie mowa, a później poświęcę im kilka chwil. Zatem, co następuje: EP23; SP47; EPA42; ET24/EP24; ET43; ET22 (numery 1000 i 1001); ET41 (typ C); EP40.

**EP23** W latach siedemdziesiątych ubiegłego wieku PKP dążyło do osiągnięcia magicznych 160km/h. Miały w tym pomóc EP08 (140km/h) które jeżdżą po dziś dzień. EP23 to modyfikacja popularnej ET22, która prowadzi dziś np. składy InterRegio. Co sprawiło, że jej nie ma? Gdy w ET22 zbliżamy się do „setki” trzeba pilnować, by żołądek i mózg nie zamieniły się nam miejscami, w skutek trzepania, szarpania i podskakiwania lokomotywy. Przy maksymalnych 120 zegnamy się z zębami i innymi częściami ciała. Wniosek prosty – 160 km/h czymś takim? Niewykonalne. EP23-001 przerobiono na ET22-121 (oryginalna 121 została skasowana w wyniku kolizji).

**ET22 1000 i 1001** Ta modyfikacja umożliwiała połączenie ze sobą dwóch lokomotyw, tak by pracowały w tandemie. Problem z nimi był taki, że przy ruszaniu generalnie szarpały za wagony (na testach zniszczeniu uległo kilka wagonów) nie ruszając zbytnio z miejsca, lub w drugiej lokomotywie następował wybuch oporów rozruchowych (co po ludzku oznacza, że lokomotywa się przegrzewała i zaczynała palić). Testy zarzucono, a lokomotywy służyły w lokomotywowni Tarnowskie Góry (osobno rzecz jasna), potem poszły na części zamienne, a jeszcze później jedną skasowano, a druga zaginęła gdzieś na torach odstawczych w/w stacji.

**SP47** Genialny projekt polskich inżynierów i wspaniała kontynuacja serii SP45-SP46. To była pogoń za prędkością – ten spalinowóz w roku 1975 rozwinął 140km/h, a w planach było osiągnięcie 160! Prace zostały zatrzymane przez PZPR. Nie mogli przecież pozwolić, abyśmy byli w czymś lepsi niż nasz „bratni naród”. O co poszło? Ówczesnym szczytem radzieckiej technologii była ST44 (czyli czołg T-34 z innym nadwoziem na wózkach kolejowych) osiągająca z biedą „setkę” przy zbliżonej mocy silnika. Jedna z dwóch lokomotyw stoi w Kościerzyńskim muzeum kolei, a druga została pocięta na złom.

**EPA42** Jest to modyfikacja SM42, zbudowana na zlecenia stacji Warszawa Centralna. Dworzec znajduje się w podziemiach, więc stosowanie trakcji spalinowej jest niemożliwe. Co jeśli awarii ulegnie podstacja zasilająca? Pociągi staną, będzie ciemno, panika w wagonach. Więc zbudowano EPA42, czyli lokomotywę akumulatorową. Miała ratować składy które utkną w tunelach Warszawy Centralnej. Służyła parę lat, potem skreślono ją z inwentarza i pocięto na złom.

**ET24/EP24** Lokomotywa miała powstać na bazie EP09 (prowadzi pociągi ekspresowe InterCity) i miała opierać się na trzech wózkach dwuosioowych. Odmiana towarowa (ET24) miała prowadzić składy kontenerowe na górskich szlakach o ostrych zakrętach. Odmiana pasażerska miała prowadzić składy pasażerskie na takichż szlakach. Projektu nie zrealizowano i zasilił kotłownię zakładów Fablok.

**ET43** Miała powstać również na bazie EP09, z tym że byłaby to lokomotywa dwuczłonowa. Tak jak ET41 to zdualizowana EU07, tak i to byłaby zdualizowana EP09. Realizację powstrzymał spadek przewozów i tym samym zapotrzebowania na ciężkie dwuczłonowe lokomotywy towarowe. Projekt nie został zrealizowany.

**ET41 typ 'C'** Pierwsza lokomotywa autonomiczna sterowana radiowo, miała jeździć na popychu (na końcu pociągu, popychając go na podjazdach i przy ruszaniu) za lokomotywami ET41. Miała mieć prostopadłościenną pudło, przy jeździe autonomicznej rozwijałaby prędkość do 125km/h – tak jak ET41. Wyposażona byłaby w rewolucyjny jak na owe czasy system sterowania radiowego. Nigdy nie powstała.

**EP40** Powstała z przebudowania ET40, miała osiągnąć „magiczne” 160 km/h, ale po pożarze w jednym z członów projekt zarzucono. Tym samym wróciła ona do pierwotnego stanu, czyli znów stała się ET40-41.

/Łukasz Wac/

## Kolej na wesoło:

Pociąg osobowy stale przyspiesza, mijają jedną, drugą stację bez zatrzymywania się. Pasażerowie zaczynają się niepokoić. Nagle pojawia się konduktor i oznajmia:

- Proszę się nie denerwować. Nie bierzemy dopłaty za pospieszny, bo wysiadły nam hamulce.

Szkot pokazuje konduktorowi bilet za przejazd. Ten oburzony woła:

- Ależ to jest bilet dla dziecka!

- No widzi pan, jak w tym kraju spóźniają się pociągi...

# Bogdan Hat: Podróże koleją - cz. 1

Lecąca z białych słuchawek muzyka Guns'n'Roses miała umilić Patrycji Szpak nużącą jazdę pociągiem PKP Intercity, jednak na razie pociąg stał opóźniony na peronie, a ona sama siedziała nieruchomo w pustym, słabo klimatyzowanym, mimo nieznośnego skwaru zewnątrz, przedziale pierwszej klasy. Pomimo młodego wieku, miała doświadczenie, dzięki któremu przełożeni mogli przydzielić jej sprawę rozpoczętą przed niespełną połową wieku wcześniej przez jej wujka (przedwcześnie zakończoną z powodu niewystarczającej liczby środków potrzebnych do poszukiwań człowieka odpowiedzialnego za śmierć dwójki policjantów, wielu nastolatków i starszego mężczyzny, w dość brutalny sposób). Mowa tu o byłym rosyjskim detektywie- Bogdanie Hacie.

Jej wujkowi, Tadeuszowi Szpakowi, nawet mimo pomocy rosyjskich agentów nie udało się odnaleźć, a co dopiero ująć sprawcy, mimo wielu miesięcy zbierania nawet najmniejszych dowodów i poszlak. Jednak ułatwił tym znacznie pracę swojej dziedzicze, która zajmowała się tym od lat, początkowo hobbystycznie, jednak w miarę z rozwojem, zarówno intelektualnym, jak i technologicznym, zaczęła mieć powoli na tym punkcie obsesję.

Bogdana Hata wysledziła dzięki... portalowi społecznościowemu, na którym przypadkiem spotkała udzielającego się na temat „Rosyjskich Wampirów” tajemniczego jegościa o swojskim nazwisku Bogusław Czapka. Po zagłębieniu się w temat, poszperaniu w informacjach o nim na innych serwisach, rozpytaniu ludzi z jego listy znajomych i porównaniu zebranych informacji ze stworzonym przed laty profilem psychologicznym była niemalże pewna, że tajemniczy Czapka to Hat. Zaczęła się z nim kontaktować, z czasem się zaprzyjaźnili, aż w końcu, staruszek Hat zaprosił ją do siebie, do Moskwy.

Przez otwarte okno wpadał specyficzny zapach jednego z warszawskich peronów - ziemi i owoców. Patrycja wzdrygnęła się lekko, widząc wielkiego tłustego pająka opuszczającego się na pajęczynie kawałek dalej, gdy niska staruszka przywdziewająca niewiadomego koloru beret z moheru pacnęła go sporą gazetą wątpliwej wiarygodności.

Rok 2017, jak na razie, nie należy do najprzyjemniejszych w jej życiu. Złamane serce w efekcie, lekkie załamanie nerwowe i pobyt na izbie wytrzeźwień skutkujący naganą. Miała nadzieję, że uda jej się przynajmniej doprowadzić do końca sprawę, rozpoczętą przez jej wujka niemal pół wieku wcześniej, co z pewnością nieco poprawiłoby jej humor.

Głos informujący pasażerów o przedłużeniu opóźnienia wieczornego pociągu do Moskwy, rozniósł się po stacji. Szpak mimowolnie zamknęła oczy i zaczęła kontemplować nad sensem zachowania Hata. Dlaczego zaprosił do siebie praktycznie nieznaną dziewczynę po tym wszystkim, czego dokonał? Czyżby stracił na starość czujność i demencja zaczęła mu doskwierać aż tak bardzo?

Rozmyślenia przerwała jej atakująca konduktora starsza pogromczyni pająka, dzierżąca czarny parasol ociekający wodą niewiadomego pochodzenia. Było piękne lato, ptaszki ćwierkały, dzieci zdzierali gardła krzycząc na ostatnich przerwach tego roku szkolnego, a piątkowe ogniska rozpalano wyłącznie przy użyciu okularów.

Na siedzeniu obok leżał jej rozpięty niebieski plecak 4F. Wyjęła z niego owiniętą w sreberko lekko wyschniętą bułkę z kotлетem, po czym zaczęła ją konsumować przyglądając się kručzej staruszce, teraz terroryzującej palącego konduktora.

W chwili skończenia posiłku i ciśnięciu sreberka do mrocznej otchłani plecaka, drzwi do jej przedziału odsunęły się i pojawił się w nich chudy rudowłosy mężczyzna, z niemniej rudowłosym bujnym wąsem. Silny zapach wody kolońskiej rozniósł się po przedziale niemalże od razu.

- Wolne? - zapytał, a gdy Patrycja zajęta bułką nie odpowiedziała, usiadł na miejscu naprzeciwko i zaczął jeść wydzielając dość nieprzyjemny zapach kanapkę.

- Jeśli sądzisz, że znalazłeś sobie partnerkę do podróży, to muszę Cię zmartwić - mruknęła Patrycja.

- Nie o to chodzi - wyjrzał na korytarz, nerwowo się rozejrzał i zniżył głos- Coś się stanie...

- Po czym, jak gdyby nigdy nic, wstał i opuścił dziewczynę, nadal podgryzając posiłek.

Patrycja chciała wyjść za tajemniczym rudzielcem, lecz pociąg ruszył, usadawiając ją na miejscu i rozpoczynając mającą trwać ponad dwadzieścia godzin podróż do kraju wschodnich sąsiadów.

- Żeby to tylko nie była powtórka z „Orient Expressu” - mruknęła, przypominając sobie incydent związany z zemstą Armstrongów, w który zamieszany został Hercules Poirot. Miała to szczęście, że ze względu na porę roku raczej w najbliższym czasie śnieg nie spadnie, przez co utknięcie w zaspie raczej jej nie groziło.

Na ile zdołała się zorientować, w pociągu nie znajdowało się teraz zbyt wielu pasażerów. Jest to dość zadziwiające, biorąc pod uwagę porę roku, usprawiedliwia to jedynie kierunek... Rosja w ostatnich latach nie należy do najbardziej pożądaných celów podróży, nawet mimo swojego zabójczego piękna.

Światła w pociągu zapaliły się. Przynajmniej teraz mogła wziąć się za lekturę niedawno kupionej autobiografii dość znanej osobistości. Jednak rozmyślenia o azjatyckiej części Rosji zbyt przeszkadzały. Kolej transsyberyjska to najdłuższa linia kolejowa na świecie przekraczająca 8 stref czasowych. I rozpoczyna się w Moskwie. Po zakończeniu sprawy Hata na pewno skorzysta z okazji i wybierze się w podróż trasą, z której korzysta niemalże 30% rosyjskiego eksportu, całkowicie zelektryzowanego przed piętnastoma laty.

Drzwi do przedziału po raz kolejny stanęły otworem, tym razem jednak, w ewidentnie zbyt mocnym świetle, stanęła staruszka terrorystka, parę chwil wcześniej awanturująca się z dwoma konduktorami. W delikatnej zmarszczonej dłoni trzymała wyblakły egzemplarz „Exmaniera” z lipca 1969r. ze słowami słynnego nieuchwytnego mordercy, Zodiaka: „LUBIĘ ZABIJANIE LUDZI, PONIEWAŻ JEST BARDZO FAJNE. FAJNIEJSZE NIŻ ZABIJANIE ZWIERZĄT W LESIE, PONIEWAŻ CZŁOWIEK TO NAJNIEBEZPIECZNIEJSZE ZWIERZĘ, JAKIE MOŻNA ZABIĆ...”.

Ich wzrok spotkał się, i zanim jeszcze z każdym momentem coraz bardziej intrygująca babuszka zdążyła zadać oczywiste pytanie, usta Patrycji dobrowolnie ułożyły odpowiedź:

- Proszę, wszystkie są wolne.

/Tomasz Skoczek/

## **Kolej na wesoło:**

W pociągu mającym 120 minut opóźnienia konduktor sprawdza bilety.

Jeden z pasażerów protestuje:

- Pan chce ode mnie bilet? Przecież według rozkładu jazdy siedzę już w domu i jem kolację!

Na dworcu kolejowym mąż bez entuzjazmu wita powracającą z urlopu żonę oraz dzieci.

- Dlaczego nas nie przytulisz i nie ucałujesz? Spójrz, tamten facet potrafi powitać rodzinę!

Mąż na to:

- On ich nie wita, on ich żegna!

# Kolej na kolej...

...czyli wszystko „-naj” co po torach (i nie tylko) jeździ, jeździło, jeździć miało.

Odkąd rodzaj ludzki zasiedlił ziemię, wszystko chciał mieć „naj”. Najlepsze, największe, najszybsze, najmocniejsze, a można by tak długo wymieniać. Czy ta megalomania, kojarząca się dosyć jednoznacznie z Rosją i Stanami Zjednoczonymi, dotknęła też kolej, a jeśli tak, to czy w innych krajach też? Oczywiście, że tak! Odkąd G. Stephenson zbudował pierwszą liniową lokomotywę, każdy chciał mieć lepszą, większą, szybszą, itd.. Ułańska fantazja jest naszą domeną, lecz nie tylko nam się ona udziela. Kto ciekawy, niech zasiądzie wygodnie i pozwoli się zabrać w podróż po najbardziej wariackich, dziwacznych i rekordowych kolejowych t(w)orach.

Na dobry początek, coś z historii XX wieku. Konkretnie o dobrze znanym Adolfie. Hitler tworzył różne dziwadła na kółkach, ale mimo tego, że skupiał się głównie na wojskowości, to o kolei dla „rasy wyższej” nie zapomniał. Planował opleść Europę siecią szybkiej kolei o rozstawie szyn wynoszącym aż trzy metry (!), dzięki której mógłby przewozić okręty o masie do ok. 1000 ton na dwóch wieloosiowych podstawach. Rozstaw pokaźny, wielkie ładunki, więc i lokomotywy musiały być pokaźnych rozmiarów. Składy miały być prowadzone przez lokomotywy nawet trójczłonowe, o długości ok. 95 metrów. W naszym kraju tory połączyłyby ze sobą najważniejsze rejony przemysłowe, a Śląsk dostarczałby węgla dla ogromnych lokomotyw. Porównanie wielkości na obrazku obok.



Pozostajemy w XX wieku, ale przenosimy się do czasów zimnej wojny. Gdy przyjrzeć się dokładniej pomysłom kolejowych inżynierów z tego okresu, to pociąg pancerny z filmu o Jamesie Bondzie pt. „Golden Eye” nie robi wrażenia. I Amerykanie, i Rosjanie dysponowali flotyllą pociągów o napędzie odrzutowym, dla ewakuacji rządowych oficjeli w wypadku wojny jądrowej. Ale Rosjanie poszli o krok dalej i wyposażyli się w pociąg zdolny taką wojnę wzniecić. Zestaw trzech wagonów zawierał: sterownię, wyrzutnię z rakietą nuklearną i moduł zasilania. Po co to? Głowicę atomową stosunkowo łatwo zniszczyć, więc stały się one mobilne.



Nadal w ubiegłym wieku, lecz już na krótko, zatrzymamy się na skutej lodem północy Norwegii. Zmyślny naród wikingów, widząc że ciężkie składy pełne rudy żelaza staczają się na podjazdach, trzeba je popychać przy ruszaniu i sprawiają masę podobnych problemów, podeszli do sprawy na chłodno.



Uznawszy, że moc dotychczas stosowanych lokomotyw jest zbyt mała, zamówili większą i mocniejszą. Tak powstała Dm3, czyli trójczłonowa lokomotywa elektryczna (rys. obok). Jednakże, z mocą przesadzili i składy nadal niekiedy trzeba popychać, teraz ze względu na rozrywanie przez lokomotywę sprzęgów.

Jak nadmieniałem we wstępie, nie możemy zapomnieć o naszych znajomych ze wschodu. Kolej transsyberyjska. Zbudowana przez „kuracjuszy” z gułagów, powstała w latach 1891-1916, ma długość ponad 9 tysięcy kilometrów. 5 października 1916 roku została uroczystie otwarta – z jedenastoletnim opóźnieniem! Jest to bez wątpienia najdłuższa i największa linia kolejowa świata. Przekracza 8 stref czasowych.

Niewątpliwie, za największy parowóz uznaje się Amerykańskiego „Big Boy’a”, jednak wcale nie musiało tak być. Gdyby udało się zakładom Baldwin’a zrealizować swój projekt, byłoby inaczej. Rzeczona lokomotywa miałyby być wyposażona w 5 silników parowych, każdy napędzający cztery osie. Łatwy rachunek cztery razy pięć jest dwadzieścia. Do tego dochodzą koła toczne i różne takie tam. Łącznie lokomotywa mierzyłaby mniej więcej tyle, co parowóz Hitlera.

Inną ślepą uliczką w dziejach kolei były parowozy systemu ‘fontain’, co po naszymu oznacza ‘fontanna’. Jak to działa? To proste. Tłoki parowozu napędzają koła umieszczone nad kołami stykającymi się z torami, a te za sprawą tarcia napędzają te dolne. Górne koła są większe od dolnych. Nieudany pościg za prędkością. Totalna klapa.



FIG. 11. FONTAINE LOCOMOTIVE.

Inny rekord, czyli kolejne „naj” należy do Japońskich inżynierów. Jak zapewne się już domyśliłeś drogi czytelniku, chodzi o rekord prędkości. Co prawda, ustanowiono go na poduszce magnetycznej, nie torach, ale zalicza się ten środek transportu do kolei, więc trudno go było nie uwzględnić. Aktualny rekord wynosi 603 km/h. Coś, co go ustanowiło, jest tak płaskie, że nie ma co oglądać, ale nosi ładną nazwę „Maglev”.

Najwyżej położona linia kolejowa znajduje się w Tybecie i dociera na wysokość ok. 5000 m n.p.m. Posiada również najwyżej położony tunel kolejowy na świecie – ok. 4900 m n.p.m. Prowadzi przez rozległą wieczną zmarzlinę, góry, równiny, rzeki, itd. Na kilku stacjach znajdują się punkty widokowe z genialnymi panoramami.

Dla kontrastu, najniżej położoną linią kolejową na świecie jest europejski „Euro Tunel”. Cechuje się on również wyjątkową awaryjnością sieci trakcyjnej. Widocznie angielski i francuski prąd mają to do siebie, że nie lubią płynąć w dół. Zresztą, kto wie?

Najdłuższy pociąg świata jeździ nie w Ameryce, nie w Rosji, czy tym bardziej w Polsce. Jeździ tam, gdzie byśmy się pociągu nie spodziewali – na Saharze. W Mauritani wydobywa się rudę żelaza – oto sekret, dla którego powstały tam tory. Każdy z sześciu składów, jakie dzień w dzień przemierzają Saharę, składa się z czterech lokomotyw i 210 wagonów pełnych rudy żelaza, o długości około dwóch i pół kilometra (!). Szlak jest jednotorowy, więc koordynacja jest istotna, by pociągi spotykały się na mijankach, a nie na szlaku. W Polsce spotykamy składy o masie do 4 tysięcy ton (bo na tyle pozwalają przepisy), a ten pociąg waży dwadzieścia jeden tysięcy ton. Dla porównania – wieża Eifla waży około siedem tysięcy ton, czyli trzy razy mniej. Lepiej nie wjeżdżać na przejazd kolejowy za późno, bo będzie źle...



Ciężko jest jednoznacznie ustalić, która lokomotywa jest najmocniejsza. Wśród elektrycznych lokomotyw, ten tytuł przypadłby zapewne lokomotywie IORE, czyli następcy wspomnianej Dm3. Wśród lokomotyw spalinowych, tytuł ten przypada lokomotywie DD40X, należącej do amerykańskiej firmy UP. Opiera się ona na dwóch wózkach, po cztery osie w każdym, a dwa silniki spalinowe dają 6600 koni mechanicznych (4900kW).

/Łukasz Wac/

## **Kolej na wesoło:**

Baca chce odbyć podróż rzeźnią Zakopane-Gdynia. W pociągu straszny tłok, cudem znajduje jakiś kawałek wolnego miejsca w przedziale, a tu przed nim cała noc jazdy. Myśli co by tu zrobić, aby móc się przespać. Postanowił zrobić współpasażerów w balona. Udaje strasznie zdenerwowanego. Nagle jeden z podróżnych go pyta:

-Panie, dlaczegoś pan taki zdenerwowany?

-A, bo panocku miałem w tym koszyku pytona i gdzieś mi skurcysyn zwiął!

W ciągu paru sekund przedział został zupełnie pusty. Baca rozłożył się wygodnie na siedzeniu i zasnął.

Rano budzi się, za oknem już jasno, pociąg stoi na jakieś stacji. Baca pyta się idącego peronem kolejarza:

-Panocku, czy to Gdynia?

-Nie, Zakopane. Jakiś baran wypuścił pytona, musieliśmy wagon odczepić!

# Bogdan Hat:

## Podróże kolejną - cz. 2

W dzieciństwie najbardziej cieszyło ją, gdy ze swoim wujkiem wyjeżdżała na rowerze w góry. Ciepłe szczęście rozpiekało ją od wewnątrz, gdy zmęczona, cała w błocie i igłach z najróżniejszych drzew.

Podobnie czuła się, gdy staruszka Jadźka opowiadała jej o bracie męża siostry, który był jakoś zamieszany w sprawę jednego z najbardziej tajemniczych seryjnych morderców w historii, Zodiaku, który przez wiele miesięcy wodził amerykańskich gliniarzy za nosy. Ciekawe jest, że sprawa została zamknięta dopiero w roku 2004, a po 3 latach ponownie jego status uznano za „otwarty”.

Gdy intrygująca Jadźka skończyła opowieść mocnym akcentem, godnym filmów Tarantino „jakoś tak to było”, Patrycja siedziała z półotwartą buzią analizując wszystko, co usłyszała w przeciągu ostatnich paru minut. Za oknem zdążyło się już zrobić ciemno.

W wiecznie otwartych drzwiach kabiny, co chwilę ktoś się pojawiał i znikał. Parę przedziałów dalej ktoś puścił głośno dość popularny utwór Hoziera. Echo w korytarzu przyniosło do pań refren:

*„Take me to church...”*

Patrycja zamknęła oczy i wygodnie usadowiła się w fotelu. Jadźka patrzyła na to z uśmiechem, po czym bezszelestnie podniosła się i wyślizgnęła z przedziału z gracją, godną co najmniej pantery.

*„I'll worship like a dog at the shrine of your lies...”*

Przed oczami stanął jej Hat, rozmawiający z człowiekiem przypominającym domniemanego Zodiaka z rysopisu świadka.

*„I'll tell you my sins so you can sharpen your knife...”*

Gdy rozległ się przesywający pociąg krzyk, przypominający odgłosy rodem z domu Eda Geina, Szpak zerwała się na równe nogi. Muzyka ciągle grała.

*„Offer me that deathless death...”*

Wybiegła na korytarz równocześnie z niemal wszystkimi pasażerami z sąsiednich wagonów. Muzykę zagłuszały szmery rozmów toczonych w korytarzu, jednak ciągle dało się wyłapać wiele słów.

*„Good God, let me give you my life...”*

W głośnikach rozległ się głos konduktora proszący o zachowanie spokoju i udanie się do swoich przedziałów. Niestety, pociąg z powodu pewnych okoliczności nie może się zatrzymać, więc kwestią bezpieczeństwa jest, aby nikomu nic się nie stało.

W tym samym momencie na końcu korytarza pojawił się rudzielec, z którym Patrycja miała okazję wcześniej porozmawiać. On też ją zauważył, choć nie dał po sobie tego poznać. Razem z mężczyzną w mundurze zaczęli pukać do drzwi i pytać, czy wszystko jest w porządku. Gdy doszli do Patrycji, ta również udawała, że nie rozpoznaje żadnego z nich, ponadto sama się przedstawiła i powiedziała, że w razie jakichkolwiek kłopotów mogą się zwrócić do niej.

Rudy ledwo zauważalnie skinął głową i zniknął w następnym wagonie. Niebo było już niemal czarne, a za oknem rozciągał się widok na kładące się do snu obleczone w światło księżyca stopy. Wysoko, między chmurami migały światełka wzbijającego się samolotu. W drzwiach pojawił się konduktor. Nie musiał nic mówić, Patrycja wiedziała. Tego wieczoru, w tym pociągu, ktoś zginął.

Wzięła lateksowe rękawiczki (zawsze wozi ze sobą kilka par na wszelki wypadek, „lepiej mieć i nie użyć, niż nie mieć, gdy będą potrzebne”).

Krew w blasku księżyca wyglądała na czarną. Wchodzącym do oświetlonego jedynie naturalnym światłem przedziału mogło równie dobrze wydawać się, że to, na czym się ślizgają, to rozlany napój... Jednak gdy wzrok już się przyzwyczaił, zauważyła siedzącą na wznak staruszkę Jadźkę, z rękoma ułożonymi w krzyż i przyklejonymi taśmą izolacyjną do tułowia.

Na czole, w świetle lamp z korytarza, aż mienił się napis „Wiedźma”. Jarzeniówka pod sufitem była rozbita, a na niegdyś niebieskiej wykładzinie leżały rozrzucone rzeczy osobiste.

- Czemu nie zatrzymacie pociągu? - Spytała Patrycja - Niech policja się tym zajmie.

- Dlatego - konduktor podał jej kartkę - proszę przeczytać.

Na kartce, zieloną woskową kredką było wyraźnie napisane „W razie zatrzymania będzie bum”, a niżej, długopisem ktoś dopisał „wytęż mózg, paniusiu”.

- Świetnie - podsumowała paniusia, przecierając twarz - niech nikt tu nie wchodzi, muszę się rozejrzeć. A na razie wspomnijcie o incydencie z tą młodą policjantką. Koniecznie tymi słowami. - Skoro ktoś chce ze mną grać, zagramy.

Mówiąc to, uświadomiła sobie, jak niesamowicie to musiało brzmieć, skoro mężczyźni jej towarzyszący pokiwali z uznaniem głowami. Niech sobie nie myślą, a co!

Dziewczyna założyła rękawiczki i uświadomiła sobie, że jest jej żal staruszki zaledwie przed paroma minutami opowiadającej jej o jednym z najbardziej tajemniczych morderców. Odklejając taśmę zauważyła parę cieniutkich kabelków prowadzących do... Niech to szlag!

Była o krok od przerwania kabelka od sporego ładunku wybuchowego. Świetnie. Wygląda na to, że w tym miejscu kończy się szukanie śladów przy ciele ofiary. Kucnęła i zaczęła delikatnie przeglądać rzeczy staruszki wierząc, że nie znajdzie podobnej niespodzianki, jak przed momentem...

- I jak? - W drzwiach pojawiła się głowa rudzielca, tuż za nią reszta - masz coś?

- Zanim odpowiem, muszę wiedzieć, kim jesteś i co miała znaczyć tamta sytuacja w przedziale - burknęła Patrycja patrząc na kosmetyczkę od wewnątrz wybrudzoną kosmetykami o wymieszanych zapachach powodujących zawroty głowy.

- Musi Ci starczyć wiedza, że jestem po Twojej stronie. A co do przedziału... Uwierzysz, że próbowałem Cię nastraszyć i pech chciał, żebym powiedział to w złą godzinę?

- Nie wydaje mi się, żebym wyciągnęła od Ciebie w tej chwili coś więcej... Zagryzła wargę patrząc na zgięte zdjęcie Jadźki z dwoma mężczyznami, z których jeden był dziwnie znajomy... Odwróciła kartkę i zobaczyła nabazgrany długopisem tekst „Dla Jadwigi Kurzajki, najlepszej przyjaciółki, żony i matki”.

- Co jest? - Rudzielec nachylił się nad zdjęciem - Jadwiga Kurzajka, najlepsza przyjaciółka, żona i matka... Była wtedy młoda. Po ubraniach stawałbym na początek lat 90 - Spojrzał na ręce staruszki, po czym zauważył coś i cicho jęknął - ciągle nosiła pierścionek.

- Znajdziemy go - warknęła Patrycja, podnosząc się z chusteczką w dłoni - Powąchaj - Rudzielec wykonał polecenie, Co czujesz?

- Azotan amonu? O ile w przedziale nie pałętał się rolnik, to mamy składnik bomby.

- Bomb. Prawie na pewno jest ich więcej, skoro napisał, że będzie bum. Odjazd pociągu musiał coś aktywować... Później się nad tym pomyśli, wpierw musimy znaleźć mordercę, reszta pójdzie z górki. Jak właściwie masz na imię?

- Krzysiek.

- Dobra, Krzysiek. Jakoś przymrużę oko na fakt, że winni zazwyczaj starają się pomóc w śledztwie i uwierzę Ci na słowo, że jesteś po mojej stronie. Postaraj się znaleźć jak najwięcej poszlak tego typu, a ja sprawdzę pasażerów.

Dziewczyna nie wiedziała wtedy, na co się pisze. Jednak w przeciągu następnych paru godzin miała się przekonać, że z pozoru jej przypadkowa obecność w pojeździe tak naprawdę nie jest przypadkowa, a to wszystko ma ukryty cel.

Na szczęście skończyła przesłuchiwać pasażerów jeszcze zanim wyświetlacze ich telefonów wyświetliły północ i mogła zająć się planowaniem dalszych ruchów.

/Tomasz Skoczek/

## **Kolej na wesoło:**

Kandydat na dyżurnego ruchu zdaje egzamin.

- Co by pan zrobił widząc pękniętą szynę i nadjeżdżający pociąg?

- Dawałbym sygnały.

- Czym?

- Chorągiewką

- Nie ma pan chorągiewki...

- To latarką.

- Latarka jest zepsuta...

- Rozpaliłbym ognisko przy torze.

- Nie ma pan zapalek...

- Więc pobiegnę naprzeciw pociągu, zdejmę but i rzucę nim w kabinę lokomotywy.

- Nie ma pan butów...

- Taaak? To ja dziękuję za taką pracę!

Jedzie zajaczek z niedźwiedziem na jeden bilet i przychodzi kanar.

To niedźwiedź schował zajaczkę do kieszeni w marynarce i pokazuje bilet.

Kanar się pyta:

- A co pan tam trzyma w kieszeni marynarki?

Niedźwiedź uderza się w pierś, wyciąga spłaszczony zajaczkę i mówi:

- Zdjęcie kolegi.

# Kolej na kolej...

**...czyli Kobieta zmienną jest, a lokomotywa tym bardziej...**

Może zastanawialiście się kiedyś, dlaczego jednostka EN57, którą jechaliście wykazuje różnice w konstrukcji i/lub wyglądzie członów? Cóż, jak się za chwilę przekonacie, nie jest to problem dotyczący wyłącznie „kibli” (czyli jednostek EN57 – dla „niewtajemniczonych”). Pozwólcie zatem, że zabiorę was na wycieczkę szlakiem kameleonów na polskich torach.

Zacznijmy od nadmienionych już w tytule jednostek EN57. Pocziwy kibelek nieraz miewa bliskie spotkanie trzeciego stopnia z np. samochodem nieostrożnego emeryta. W skrajnych przypadkach jeden z członów trafia do kasacji. Pozostałe trafiają na boczny tor i czekają na lepsze czasy. Te „lepsze czasy” następują, gdy „młody gniewny” wjedzie pod zamkniętą roгатkę. Tak też rozbity kibelek na bocznicę otrzymuje „nowy-stary” człon z innego rozbitego kibelka. Efekty takich kombinacji to np. EN57-719, który ma człon A od jakiejś rozbitej jednostki EN57. Lepiej się robi, gdy człon A jest ryflowany (ryfle to te poziome wypukłości na pudle wagonu/lokomotywy), człon S (silnikowy – środkowy) nie ma ryfli, a człon B jest przystosowany do wysokich peronów, czyli nie ma schodka. Jeszcze weselej jest, gdy przechodząc podczas podróży między członami, mamy wrażenie, że wyładowaliśmy w innym pociągu, bo wnętrza członów są różne. Jak widać inwencja twórcza PKP nie zna granic. Jako puentę zaszerwuję jednostki EN71 (3+1=4, czyli Polak potrafi). Dwa kibelki straciły po jednym członie sterującym (przednim), czyli mamy dwa kibelki dwuczłonowe. Co z tym zrobić? Miejsca nie ma na bocznicę, na nowy człon nie ma widoków.



-Majster, wymyślcie coś!

-Kierowniku, zestawmy to z tamtym, przemalujmy 57 na 71 i nikt nie zauważy.

-Genialny pomysł Panie majster, do roboty!

Czyli kolejowy humor :)

Nie mniej ciekawą historię niesie ze sobą ET40-041. W tej historii, znowuż brali udział emeryci na rogate. W wyniku wypadku jeden z członów tej dwuczłonowej lokomotywy poszedł do kasacji. Samotny człon kilka lat stał na bocznicy w nadziei na łut szczęścia. Gdy w wypadku częściowemu rozbiciu uległa EP05-XXX, zapadła decyzja o odbudowie „czterdziestki”. Wszakże ET40 to dwie EP05 (dawniej EU05) połączone na stałe. I tak ET40-041 wróciła na szlak. Potem znów zmieniła twarz. „T” zamieniono na „P”, wymieniono kilka trybików, i EP40-041 wyruszyła na podbój CMK z prędkością 160km/h. Po pożarze członu od EP05, (i naprawie) „T” wróciło na miejsce, podmieniono trybiki na stare i ET40-041 wróciła do węglarek.

EP23, o której pisałem już niedawno, zaczęła życie w zakładach Pafawagu jako zwykła ET22, a dopiero po jej skonstruowaniu została wytypowana do bycia EP23. Po pewnych kosmetycznych zmianach, identycznych jak w lokomotywie powyżej, EP23-001 wyjechała na tory. Krótco potem dostała numer ET22-121 po skasowanej lokomotywie o takim numerze i także trafiła do węglarek.

Lokomotywy serii EU07 były przebudowywane na EP07, EP08 i ET41. Ale najciekawszym okazem jest lokomotywa EU07-537. Zaczęła swe bogate życie jako drugi człon lokomotywy ET41-036, po kasacji członu A w wyniku wypadku, ET41-036B stała się EU07-537, potem w ramach akcji modernizacyjnej, stała się EP07-537. Niektórzy twierdzą, że potem stała się jedną z lokomotyw serii EP08, a na jej miejsce w serii EP07 wstawiono jakąś inną. Osobiście trudno mi w to uwierzyć, lecz kto wie jak było naprawdę?

Część popularnych SM42 chciano przystosować do ruchu pasażerskiego. I tak oto powstała seria SP42 (w ilości 268 sztuk). Wobec spadku zapotrzebowania na te lokomotywy (spadła liczba wagonów ogrzewanych parą), część przebudowano na SU42, a część skasowano. Ale, czym się różni SM42 od SP42? SP42 zostały wyposażone w system ogrzewania parowego, za pośrednictwem kotła umieszczonego przy budce maszynisty, jako dodatkowy „garb”.

Na chwilę jeszcze zatrzymamy się przy najnowszych „tworach” PKP. Są to: SM42 typu 6Dg (czyli zmodernizowane); SM48 -> teraz ST48; SU45 -> teraz ST45; SU46 -> teraz ST46; ST44 -> teraz ST40. Wszystkie brzydkie, plastikowe, z awaryjnymi i słabymi silnikami, za to naszpikowane elektroniką, która jest jeszcze bardziej zawodna niż polski asfalt (który jak wiemy rozpada się w ciągu paru tygodni od położenia).

Kto wie co nam przyniesie jutro, jakie „cuda” PKP nam sprezentuje?

/Łukasz Wac/

# Bogdan Hata:

## Podróże koleją - cz. 3

Stolik w przedziale Patrycji zavalony był różnymi „przydatnymi śmieciami”, jak to określił Krzysiek. Jego ruda grzywa falowała w podmuchach wpadającego przez okno wiatru, gdy stał przyglądając się chusteczce, zakrwawionemu pilnikowi, kartce z wiadomością, woskowej kredce i paru innym mniej lub bardziej wymyślnym przedmiotom, które mogły pomóc w znalezieniu sprawcy zbrodni.

Wersje wydarzeń pasażerów pokrywały się. Krzyk, szuranie. Żadnych postaci w czerwonym szlafroku, żadnych tajemniczych postaci w przedziałach. Sprawa wydawała się niemożliwa do rozwiązania. Wcześniejsza radość ustąpiła miejsca złości, gdy kolejna próba połączenia tego w logiczną całość, nie powiodła się.

Patrycja miała dwa wyjścia. Jednym było poddanie się i zostawienie sprawy do rozwiązania jakiejś grupie powołanych do tego, po możliwym wybuchu pociągu. Najpewniej dojdą do tego samego, co ona i na tym się skończy. Niczym sprawa Zodiaka, pewnie przeleży lata w szufladzie, po czym znowu ktoś się tym zainteresuje. I koło znowu zacznie się kręcić.

Kolejnym było zaprzepaszczenie jej pierwotnego planu i... wykonanie telefonu do Hata. Niekoniecznie musiała się zdradzić całkowicie, mogła po prostu poprosić go o pomoc lub stwierdzić, że sama nie daje rady. Nie wiedział, że jest policjantką, nie mówiła mu wszystkiego o sobie. Właściwie, w trakcie rozmów to on bardziej się otwierał, wyznawał coś, po czym jakby się opamiętywał i zmieniał temat. Jeśli jednak nabierze podejrzeń... Wszystko pójdzie na marne, najpewniej zaszyje się gdzieś i umrze zastanawiając się, czy jego ciało zostanie znalezione.

Wyciągnęła telefon i wahając się z listy kontaktów wybrała „B Czapka”. Zamknęła oczy i nacisnęła słuchawkę. Parę sygnałów w akompaniamencie czasoumilacza granego przez pewnego znanego Zenona wywołały ucisk w żołądku. Strach? Nerwy? Nieważne, teraz było już za późno, żeby się...

- Halo? Starczy głos „rozerwał” jej bębenki. Zawróciło jej się w głowie i gdyby nie stojący na warcie Krzysiek, upadłaby.

- Patrycja? - Zachrypnięty. Zdawało się, jakby krzywo założył sztuczną szczękę. Patrycja w wyobraźni widziała jego pomarszczoną twarz.

- Cześć Bogusław - wreszcie przemówiła - Nie obudziłam Cię?

- W tym wieku korzysta się z każdej wolnej chwili... chw... - przerwał mu nieokiełznany kaszel, bolący pewnie tak samo jego, jak i ją. Było jej żal starego mordercy - uff, przepraszam. Dlaczego dzwonisz?

Dziewczyna uwolniła się z uścisku rudego i usiadła na fotelu. W głowie miała setki możliwych słów, którymi mogłaby zacząć tłumaczenie. Szybko analizując tok, w jakim mogły potoczyć się rozmowy, wreszcie zdecydowała:

- Jesteś wykształcony, masz ogromną wiedzę na temat zbrodni, prawda? Poznaliśmy się, gdy mówiłeś o Wampirach.

- To prawda. Patrycja, co się dzieje?

- Doszło do morderstwa.

- Czego oczekujesz? - Zaczął coś podejrzewać. Na pewno. Już wie. A może...? Nie wiem. Na pewno.

- Na co mam zwracać uwagę? Wszystko jest idealne. Symetryczne. Wszystkie elementy do siebie pasują. Zupełnie, jakby to morderstwo było częścią większego planu... Boże... Jak u Agaty Christie... Nie jestem Poirotem, nie mam nawet w połowie takiej wiedzy, jak on...

Nawet, jeśli coś podejrzewał, idealna gra aktorska Patrycji skutecznie odsunęła go od wszelkich podejrzeń.

- Opowiedz mi wszystko.

Po skończeniu opowiadania ze zwinnym omijaniem niewygodnych szczegółów na temat pracy Patrycji, Hat zamyślił się.

- To, co teraz stało się z pociągami, to dramat. Dawniej czułeś, że jedziesz. Odgłosy kół na torach... To przyjemne bujanie i drżenie ścian... A teraz szum i przyjemnie mijający czas w... nieznośnym spokoju i harmonii. Wybacz starczy bełkot. Ktoś chce z Tobą zagrać na swoich warunkach, jednak nie wie, że masz dostęp do instrukcji i możesz w każdej chwili coś zmienić.

Najważniejszy jest ładunek, jeśli to nie żart to chodzi o coś więcej niż tylko próbę wzbudzenia paniki. To zamach, masowy mord. Czary mary, będą nagrody i będą kary... Czary mary, będą nagrody i będą kary... - Połączenie zerwane.

Patrycja spojrzała w chłodne oczy rudego. „Nie ufaj nikomu”. Uśmiechnęła się i ruchem głowy kazała mu iść za nią. Miała pomysł. W pustym wagonie obok byli zebrani wszyscy pasażerowie. Z uwagi na mały skład pociągu, ich liczba również była niewielka. Piętnastu, nie licząc Patrycji i Krzyśka. Konduktorowi udało się opróżnić jeden wagon na potrzeby śledztwa.

Przed wejściem poprosiła Krzyśka o pistolet. Ten bez pytania wyciągnął broń z kabury i podał jej trzymając za lufę ze wzrokiem mówiącym „Mam nadzieję, że wiesz, co robisz”. Oczy Patrycji były mętne, szkliste. Jej umysł był nieobecny, zajęty planowaniem, analizowaniem czy to, co zamierza właśnie zrobić, nie będzie za mocne. Cóż, to jedyny sposób. Puściła Krzyśka przodem a sama weszła z lekkim opóźnieniem i od razu została zaatakowana ciężkim wzrokiem uwięzionych pasażerów. Jej uszy zalał potok słów, niekiedy wulgarnych żądających głębszych wyjaśnień. Słuchała tego z zamkniętymi oczami, a gdy w miarę ucichło, uniosła pistolet i przystawiła do oka pierwszej kobiety z brzegu. Pistolet wyczuwał drganie i niczym obdarzony nieokiełznaną mocą artefakt pokierował jej palec na spust.

- Zagrajmy w coś.

W jej zmęczonych oczach odbijających mocne światło zarysowało się szaleństwo. Odwróciła się do konduktora i z szyderczym uśmiechem kazała mu przynieść kartki.

- A teraz...

- Czego od nas chcesz? - Zawył któryś z pasażerów.

- Nie spisaliście zeznań - wyjaśniła z uśmiechem policjantka - Całkiem o tym zapomniałam.

- Tak się nie godzi! To niezgodne z prawem!

Szpak uśmiechnęła się jeszcze szerzej. I tak oto, w pełnym przedziale, w godzinę Patrycja załatwiła wszystkie formalności, które jej zostały. Ustawiła ludzi w kolejce. Stosowała trik, którego nauczyła się dawno temu od wujka. Zamiast zwracać uwagę na pierwsze osoby, patrzyła na czwartą lub piątą i patrzyła, jak się zachowują. Tylko jedna zwróciła jej uwagę. I po spisaniu przez nią swego rodzaju raportu, Patrycja zaprosiła młodego chudego bruneta ostrzyżonego na jeża, nawet nie patrząc na jego pracę.

W ciszy patrzyła mu głęboko w oczy, zerkając niekiedy na imię i nazwisko na jego dowodzie. Szymon Sopran. Cała akcja do tej pory szła sprawnie, czuła, że się jej boją. Ktoś kiedyś powiedział, że lepiej jest sprawiać u ludzi strach niż szacunek, Patrycja to pamiętała. Uważali ją za szaloną i dobrze, taki miała plan. Co prawda, jego powodzenie miało zależeć w większości od szczęścia... Wystraszeni ludzie mogli zapomnieć pewnych punktów i na to liczyła. Że zapomnieli czegoś, co mogli wykuwać przed zbrodnią na spółę z mordercą. Pistolet przy głowie z pewnością nie pomagał się uspokoić.

Po trupach do celu. Czasami trzeba nagiąć zasady, jeśli chce się osiągnąć zamierzony cel. Pół wieku wcześniej milicja nie takie rzeczy robiła, dlaczego i ona nie może? Bo prawo zabrania? Skoro prawo zabrania, niech prawo ryzykuje życie, walcząc z przestępczością. Niech rzucą dokumenty na ulice. Niech dokumenty tłumaczą rodzinie zabitych na służbie młodych goniących za marzeniami ludzi, że jedna z gałęzi drzewa genealogicznego właśnie zwiędła.

Bomba przy ciele staruszki- bezpośrednie zagrożenie życia zarówno jej, jak i pasażerów.

Możliwa większa ilość bomb, mogących wybuchnąć po zatrzymaniu pociągu- groźby plus zagrożenia życia.

Chłopak się trząś. „Pokaż mi, kto ma jaja, dziewczyno!” jak to zawołał jej wujek, gdy padała ofiarą chuligana. Wyciągnęła pistolet i z hukiem położyła go na stole.

Jeszcze zanim się odezwała, młokos pękł. Z oczu zaczęły mu strumieniem wylewać się łzy, a on cicho powiedział:

- To miał być żart...

/Tomasz Skoczek/

## **Kolej na wesoło:**

Dwaj faceci jadą pierwszy raz pociągiem EIC. Jeden zagaduje do drugiego:

- Dokąd pan jedziesz?
- Z Warszawy do Szczecina a pan?
- Ze Szczecina do Warszawy.

Po chwili jeden rzuca z radością:

- Patrz pan jaka dziś technika!

# Kolej na kolej...

...czyli o szerokim torze na wschodzie...

Kolej transsyberyjska. Najdłuższa magistrala kolejowa świata. Konstrukcja która pochłonięła najwięcej ofiar w dziejach. Budowla o jednym z największych opóźnień przy budowie. Długo można by wymieniać rekordy dotyczące tego szlaku. Niewątpliwie kojarzy się z ogromną liczbą ofiar przy budowie. Jest jednak szlak który kosztował więcej wysiłku i prowadzi przez znacznie mniej przyjazne rejony. Ale o nim za chwilę. Najpierw co nieco na temat trasy Moskwa – Władywostok.

Pierwsze pomysły połączenia drogą żelazną wybrzeży Pacyfiku z Europą pojawiły się już w 1857 roku. Ze względu na odmowę ówczesnych władz, budowy nie podjęto mimo niemal gotowego projektu. W latach 80' XIX wieku Car Aleksander III ogłosił chęć rozwoju przemysłu na Syberii, a co za tym idzie, budowy magistrali. Car kazał, więc zabrali się za budowę.



Za oficjalną datę rozpoczęcia budowy trasy uznaje się 31 maja 1891r. Wtedy to carewicz Mikołaj położył kamień węgielny pod budowę trasy Ussuryjskiej. Była to tylko oficjalna uroczystość, bo więźniowie skazani na ciężkie prace w syberyjskich gułagach kładli tory już od marca. Carscy inżynierowie zakładali że budowa potrwa zaledwie 15lat i będzie kosztowała 350 milionów rubli. W obliczeniach nikt nie wziął pod uwagę ile ludzi straci życie przy tej budowie.

Konstruktorzy posuwali się ku sobie z przeciwnych kierunków – Czelabińska i Władywostoku. Przy budowie „zatrudniono” 10 tysięcy osób, a potem zwiększono liczbę robotników do 90 tysięcy.

Dziesięć lat później, w roku 1901, wbito ostatni gwóźdź na trasie. Dwie nitki zostały ze sobą połączone. Zastanawiacie się pewnie teraz jak to jest możliwe, skoro napisałem już że ta trasa miała gigantyczne opóźnienie w budowie, a połączenie nastąpiło 5 lat przed terminem. Powód był bardzo prosty. Połączono jedną z dwóch luk. Druga istniała nadal.

A że przez Bajkał most raczej ciężko zbudować, pasażerowie przeważani byli promami. Obejście Bajkału oddano do użytku w 1904r. Oficjalnie, w tym momencie budowa się kończy. 13 lat budowy. Ta trzynastka chyba przyniosła Rosjanom pecha. Fragment trasy prowadził przez Mandżurię – teren obecnie znajdujący się na północnym krańcu Chin. Wtedy od niedawna należał do Japonii, która podbiła te tereny.

W związku z tym, konieczna stała się budowa kolejnego obejścia. A to z kolei wymuszało budowę mostu na Amurze. Nie byłoby z tym kłopotów, gdyby nie to, że jego elementy były produkowane w Warszawie (!) i przewożone koleją, a następnie statkami na miejsce budowy. Odległość, długość mostu wynosząca 2,5km, oraz tocząca się Pierwsza Wojna Światowa utrudniały przedsięwzięcie. W końcu, w roku 1916 przez most przejechał pierwszy pociąg, a trasa w końcu została całkowicie ukończona.



Dziesięć lat opóźnienia w budowie i całkowity koszt wynoszący 1,5 miliarda złotych rubli (czyli carski skarbiec musiał wydać 1,250 mld rubli więcej, niż zakładano). Z ciekawostek dotyczących tej trasy należy wymienić:

- W Sludiance znajduje się jedyny na świecie dworzec wybudowany w całości z marmuru. Miał być efektownym zwieńczeniem całej trasy.
- Zimą temperatura na trasie dochodzi do -63 stopni Celsjusza.
- Elektryfikację linii ukończono dopiero w 2002 roku.

Przejechanie z Moskwy do Władywostoku trwa ponad tydzień i odbywa się w typowo rosyjskich warunkach. Można by zaryzykować stwierdzenie że w radzickich warunkach. Na każdym wagonie i lokomotywie bez trudu znajdziemy sierp i młot. W pociągu przyjaźnie najłatwiej zawiera się z pomocą butelki 40%, a jeżeli ktoś nie chce sprawdzać co upichcił kucharz w wagonie restauracyjnym, na każdej z dziesiątków stacji można kupić coś do jedzenia, futra, skóry i inne



A teraz czas na drugą z omawianych w tym artykule tras. Jest ona jedną z odnóg nowej magistrali transsyberyjskiej, która miała powstać na północ od obecnej kolei transsyberyjskiej, ale budowę zarzucono. Odnoga, o której mowa, to kolej transpolarna.

Końcowy punkt na tej linii znajduje się daleko za kołem podbiegunowym, niemal na samym końcu półwyspu Jamał. Trasa należy do koncernu Gazprom i stanowi jedyne połączenie z polami naftowymi i gazowymi na półwyspie. Tory ciągną się przez 572km przez wieczny śnieg.

Z nasypów linii sterczą długie rury – wymienniki ciepła. Głęboko pod ziemią znajdują się niewielkie złoża gazu, zbyt małe dla eksploatacji, ale wystarczająco duże, by zapobiec odmarzaniu ziemi na linii w lecie. Liczne mosty, z których najdłuższy ma blisko 4km, przerzucone zostały nad rzekami i jeziorami półwyspu. Podczas wielogodzinnej podróży można podziwiać jedynie śnieg i odległe zarysy gór. Na całej długości linii nie ma kompletnie nic. Żadnej drogi, żadnej ludzkiej siedziby. Tylko wieczny śnieg i tory.

Ta linia jest nazywana „Martwą Drogą”. Właśnie dzięki tej kompletnej pustce.

/Łukasz Wac/



# Bogdan Hat:

## Podróże kolejną - cz. 4

Wszystko się kończy. Życie jest długim korytarzem uślanym niekończącym się rzędem drzwi prowadzących do pomieszczenia, innego, bądź na otwarty teren. Raz przekraczając próg, nie mamy szans wrócić tą samą drogą. Każde drzwi to kolejne doświadczenie, każdy korytarz to nowe przeżycie. Pokoje wypełnione radością, smutkiem, nienawiścią, przyciągają nas bardziej od mijanych wcześniej korytarzy. Pokoje są napotykanymi sytuacjami.

Nałogi, pogrzeby czy wizyty w szpitalu... W większości pokoi z czasem odnajdujemy drzwi wypuszczające nas z pomieszczenia, byśmy mogli kontynuować podróż. Jednak, niektóre pomieszczenia są jak żywe istoty. Przywiązują się do nas i wycieńczeni opadamy wkrótce na posadzkę, byśmy skonali.

Tak czuła się Patrycja stojąc twarzą w twarz z Hatem. Wiatr targał jej włosy, mokre od deszczu. Cała sprawa okazała się być niewielkim schowkiem w korytarzu jej życia. Nie chciała skończyć, jak Clarice Starling. Nie chciała stać się zabawką mordercy. Patrząc w oczy staruszka psychopaty, „byłego nauczyciela” powtórzyła w myślach wszystko, co się wydarzyło w ciągu ostatnich godzin. Gdzieś grało „Requiem dla snu”.

Dzieciak przyznał, że bomba była atrapą dodaną dla podniesienia ciśnienia pasażerom. „Dla beki”. Jest chory psychicznie.

Staruszka w pewnym momencie zaczęła krztusić się krwią, on próbował jej pomóc. Zmarła. Szymon Sopran nie wiedział, co zrobić. Postanowił się zabawić, co świadczyło, że jest chory psychicznie. Ustawił wszystko, by wyglądało na miejsce zbrodni i rozpoczęcie psychicznej gry bestii z myśliwym. Niektóre dowody musiał sfingować. Ale czego nie robi się dla beki?

Jeszcze zanim pierwsze promienie słońca polizały zwinnie sunący po torach pociąg, wszystko było skończone. Staruszkę z przedziału wynieśli ratownicy. Spytali tylko o przybliżony czas śmierci i parę innych mniej bądź bardziej ważnych spraw. Obyło się bez mocniejszej interwencji policji. Patrycja wszystko wyjaśniła paru funkcjonariuszom, a Ci tylko pokiwali głowami, zanotowali coś, pomruczeli i zostawili pasażerów.

Na niewyraźnej ścianie pomieszczenia, do którego z korytarza coś ich zepchnęło, pojawiły się drzwi. Ostatecznie nikt nie miał Patrycji „za złe” incydentu z bronią, która ostatecznie okazała się niezaładowana. Rudy zniknął równie tajemniczo, jak się pojawił. Możliwe, że po prostu wysiadł i odjechał z peronu niczym cichy rewolwerowiec rodem z Dzikiego Zachodu. Owiany tajemnicą, siedzący na koniu odjechał w kierunku wschodzącego słońca. Bez pożegnań. Bez zobowiązań.

A co z gazetą staruszki? Bezpiecznie spoczywa w bagażu Patrycji.

Pierwszym powitaniem w Rosji była równa ściana deszczu i wiatr. Dość nieciekawe połączenie, jednak udało jej się jakoś złapać taksówkę i dojechać do miejsca zamieszkania Hatsa. Wyszedł ją przywitać. Zgarbiony, cały pomarszczony. Niegdyś kruczoczarne włosy, teraz przypominały pleśń. Staruszek był wychudzony, skóra na nim wisiła a po dawnej posturze nie było śladu. Należał do grupy ludzi, w których czas uderzył mocniej.

Czapka... Niezbyt oryginalne nazwisko. Ale, jak to mówią - najciemniej pod latarnią. Jeśli popełnisz jakąś zbrodnię i w trakcie ucieczki usłyszysz syreny, zawróć i idź wolno w kierunku miejsca zdarzenia. Tak to działa. Trzeba stwarzać pozory.

Tylko... Bardziej niż Templariusze, którzy o tym zapomnieli i prawie cały zakon stracił wszystkich członków praktycznie w dobę. Piątek 13-ego.

Patrycja stojąc przed staruszką zastanawiała się, jak mu oznajmić, że jest zatrzymany. W deszczu? Tu jest najbezpieczniej. Jeśli coś podejrzewa, wewnątrz coś może jej grozić. Lepiej dmuchać na zimne. Sięgnęła do torebki. Taksówkarz ciągle nie odjechał. Zaciekawiony patrzył na rozwój wydarzeń, nie zwracając uwagi na wezwania.

Powoli uniósł ręce, jeszcze zanim przed oczyma błysnęła mu odznaka policyjna. Podobna leżała w najniższej szufladzie komody pod telewizorem.

Bogdan podejrzewał, do czego prowadzi czatowanie z obcą dziewczyną przez Internet. Spodziewał się, że tak się stanie. Co on sobie wyobrażał? Że wreszcie coś wyjdzie i będzie szczęśliwy? Los jest niewdzięczny, podobnie jak ludzie. Nie życzył jej źle. Uśmiechnął się tylko i zanim ciężkie, zimne kajdanki skuły jego stare ręce, powiedział cicho:

- Nie musisz nic mówić. Tak będzie dla Ciebie lepiej.

Bez słowa dał się skuć. Chodziło mu po głowie, żeby zsalutować. Zdenerwowany taksówkarz musiał zadzwonić po policję, kałuże już przyniosły echo sygnałów.

Każdy korytarz ma swój koniec. Gdy przestajemy oddychać, nasze serce przestaje bić, a świat wokół nas pogrąża się w ciemnościach. Korytarz Bogdana Hatsa, nauczyciela informatyki i przypadkowego odkrywcy tajemnicy cofania się w czasie, skończył się tamtego dnia. Wsparł głowę na oparciu w radiowozie i zamknął oczy.

Płynna rozmowa Patrycji z rosyjskimi stróżami prawa wlatywała mu jednym uchem, a wylatywała drugim. Wreszcie, po paru sekundach ucichła.

Przebudzenie w korytarzu bywa gwałtowne. Czujemy się obserwowani przez ludzi przechadzających się w swoich tunelach. Jednak za każdym razem, nawet pomimo największych klęsk podnosimy się i idziemy dalej. Dlaczego?

Boimy się stać w miejscu? O to chodzi? Czy może mamy nadzieję na odkrycie drzwi, za którymi znajdziemy szczęście? Miłość? A może po prostu podążamy ślepo, podtrzymując się niekiedy ścian, ponieważ nic innego nam nie zostało?

Siedząc w pociągu poruszającym się po trasie Kolei Transsyberyjskiej, Patrycja nie zastanawiała się nad przeszłością. Nie myślała o ścieżkach prowadzących do tej chwili. Nie planowała również nic na kolejne dni. Żyła chwilą. Czuła chwilą.

W tej chwili, Patrycja czuła tęsknotę.

**KONIEC**

/Tomasz Skoczek/

## **Kolej na wesoło:**

Kierownik pociągu odchodząc na emeryturę poprosił dyrektora aby ten przydzielił mu jeden ze stojących na stacji wagonów socjalnych. Będzie sobie tam mieszkał na emeryturze bo nie może się rozstać z koleją itp. Tak chodził i prosił dyrektora, aż ten dla świętego spokoju przydzielił mu ów wagon. Emeryt zamieszkał wraz z żoną w "swoim" wagonie, często sprzątał perony, międzytorza itd. Dyrektor widząc to ucieszył się, że ma darmowego pracownika-pasjonata. Lecz pewnego dnia z okien swego gabinetu zobaczył jak żona emerytowanego kierownika z mozołem pcha "ich" wagon po torze żeberkowym, tam i z powrotem. Pobiegł na dół i pyta: "A czemuż to pani pcha ten wagon tam i nazad ?

Na co kobieta: "Wie pan panie dyrektorze, mój mąż już nie potrafi załatwić się na postojach!"

# Kolej na kolej...

...czyli kolejną na wskroś Ameryki...

Wspominałem już o najdłuższej linii kolejowej Azji i najbardziej wysuniętej na północ linii kolejowej świata. A teraz czas na pierwszą na świecie linię kolejową łączącą wschód z zachodem kontynentu.

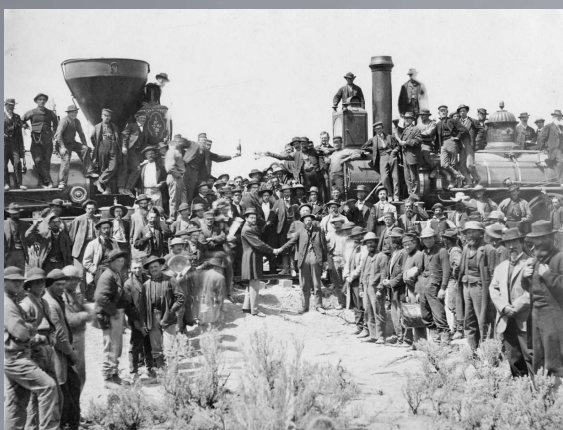
Pionierami w tym zakresie byli Amerykanie. Nim powstała linia kolejowa, dotrzeć na zachód można było tylko jednym sposobem – wozem. Karawany osadników pędzących ze sobą bydło były jedynym środkiem lokomocji. Brak dróg, gwałtowne zmiany warunków atmosferycznych, choroby, Indianie, dziki zwierzęta, częste usterki wozów. Długo by można wymieniać co jeszcze utrudniało i tak niewygodną podróż, trwającą „zaledwie” 4 do 5 miesięcy. Nie istniał wtedy jeszcze kanał Panamski, więc podróż morską nie wchodziła w rachubę. A nawet gdyby ktoś zdecydował się opłynąć ziemię ognistą (na południu Ameryki południowej) i udał mu się ten wyczyn, przetrwał jakoś sztormy na Pacyfiku i dotarł w końcu na zachodnie wybrzeże, trwałoby to nie mniej jak pół roku, przy sprzyjających wiatrach.

Pierwszego lipca 1862 roku weszło w życie rozporządzenie Abrahama Lincolna, które powierzało budowę linii kolejowej łączącej zachód ze wschodem dwóm kompaniom: Union Pacific Railroad (UPR) oraz Central Pacific Railroad (CPR). Dodatkowo, dekret zapewniał 30-letnie dopłaty z budżetu do inwestycji oraz znacząco uproszczone formalności dotyczące gruntów prywatnych i ich brak na gruntach państwowych.

Na podstawie porozumienia między UPR kładącym tory ze wschodu na zachód i CPR kładącym tory z zachodu na wschód, w kwietniu 1869 roku na miejsce połączenia torów wybrano miejscowość Promontory Summit (znaną też jako Promontory Point).

Jeżeli spojrzeć na mapę USA, okazuje się, że Promontory znajduje się stosunkowo blisko punktu gdzie konstrukcja rozpoczęła CPR. Wynika to z tego na wschodzie rozciągają się stepy, które z definicji są płaskie jak stół. A więc UPR musiało tylko układać podkłady i szyny. Z kolei kładąca ze wschodu tory CPR musiała pokonać na swej drodze góry skaliste. Oznaczało to konieczność budowy licznych mostów, tuneli i zabezpieczania osuwisk.

Minęło 7 lat od rozpoczęcia budowy, nadszedł maj. Dziesiątego dnia tego miesiąca miało miejsce najważniejsze wydarzenie całego przedsięwzięcia. We wspomnianej miejscowości Promontory Point, Leland Stanford, prezes CPR wbił ostatni, złoty gwóźdź. Tym samym, nastąpiło połączenie obu nitek torów. Ceremonię nazwano „Golden spike ceremony”, choć jest też znana jako „Wedding of the rails”.



W tym dniu wykonano najstojnijsze i najbardziej rozpoznawalne zdjęcie budowy (obok).

Ale tak jak w przypadku kolei transsyberyjskiej, tak i tu całkowite otwarcie linii nastąpiło później, bo dopiero we wrześniu tego samego roku, kiedy to ukończono budowę mostu Mosdale Crossing nad rzeką San Joaquin w Kalifornii. Dopiero wtedy dało się faktycznie przejechać pociągiem ze wschodu na zachód.