



Opaska naramienna kierownika pociągu.



Sygnal końca pociągu w postaci malowanej tarczy (dzienny)



Sygnal końca pociągu w postaci lampy naftowej (nocny)



Sygnal końca pociągu w postaci lampy elektrycznej (nocny)

towa lub elektryczna dająca w stronę lokomotywy światło białe, a w stronę końca pociągu czerwone. Sygnal końca pociągu był każdorazowo zawieszany po prawej stronie ostatniego wagonu, patrząc w stronę lokomotywy.

Kierownik prowadził też tzw. raporty z jazdy, czyli specjalne karty dokumentujące przejazd danego pociągu zawierające takie dane jak np. rzeczywiste godziny odjazdów i przyjazdów, zestawienie wagonów w składzie pociągu oraz ciężar pociągu.

Podczas jazdy kierownik pociągu sprawdzał bilety pasażerom, używając do tego celu specjalnego metalowego kasownika, którym dziurkował bilet i odciskał na nim datę przeprowadzenia kontroli. Pasażerom, którzy nie kupili biletów kartonikowych w kasie, wystawiał tzw. bilet strefowy. Podczas wszystkich tych czynności kierownikowi pociągu pomagali konduktorzy.

Oprócz tego na tzw. posterunkach nieobsadzonych, czyli mijankach, ładowniach, stacjach bez dyżurnych ruchu – kierownik pociągu odpowiadał za odpowiednie nastawianie zwrotnic przed pociągiem, prowadzenie prac manewrowych, czyli odstawianie wagonów na tory ładunkowe oraz ich odpinanie i przypinanie do składu. Kierownik pociągu miał najczęściej przydzielony wagon służbowy, tzw. brankard, w którym poza przedziałem służbowym znajdował się też przedział do przewozu większego bagażu. W pociągach osobowych i mieszanych (osobowo-towarowych) kierownika pociągu najczęściej można było spotkać w wagonach osobowych.

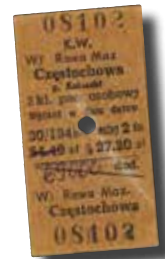
W pociągach towarowych kierownik pociągu przebywał wyłącznie w brankardzie.

### Kasjer

Kasjer, to pracownik odpowiedzialny nie tylko za sprzedaż biletów na przewóz osób i bagażu, ale także rozliczenia z przedsiębiorstwami posiadającymi bocznicę oraz nadającymi i odbierającymi przesyłki towarowe. Pod koniec każdej służby kasjer zbierał wszystkie pieniądze wraz z dokumentami rozliczeniowymi i zamykał je w specjalnym płóciennym worku z metalowym, plombowanym zatrzaskiem. Następnie, po

przyjeździe najbliższego pociągu zmierzającego do Rogowa, kasjer udawał się do brankardu, gdzie umieszczał worek w specjalnej kasie pancernej. W kasie tej znajdowała się szufladka, której konstrukcja umożliwiała tylko wrzucanie kolejnych worków z utargiem do środka. Wyjęcie worków możliwe było wyłącznie na stacji w Rogowie (klucz do kasy znajdował się u Zawiadowcy Kolei).

W kasie można było nabyć bilety kartonikowe: specjalnie wydrukowane na grubym brązowym kartonie zestawy biletów, przeznaczone dla konkretnych relacji. Zdarzały się też bilety w relacjach łączonych na przejazd po wąskim i normalnym torze, np. Rawa – Częstochowa. Wszystkie bilety kartonikowe przechowywano w specjalnych szafach, tzw. ternionach wyposażonych w oddzielne przegródki dla każdej relacji. Dla relacji, dla których nie było biletów kartonikowych, odręcznie wypisywano bilet blankietowy.



Bilet kartonikowy sprzedawany w kasie biletowej na stacji.



Komposter do datowania biletów przez kasjera w kasie biletowej (po lewej) oraz ternion z biletami kartonikowymi.



Należy nadmienić, że praca kasjera nie była lekką pracą biurową. Wszystkie bilety kartonikowe musiały być odatowane w komposterze, czyli ciężkim żeliwnym kasowniku odciskającym na bilecie datę ważności. Kasowanie biletów wykonywało się jedną ręką, jednocześnie wkładając bilet do szczeliny kompostera i energicznie uderzając przed siebie. Praca ta wymagała siły i sprawności, przy dużym natężeniu ruchu w kasie sprzedaż biletów niejednokrotnie bywała bardzo męcząca.