

BUDY KOLEJOWE

(część II)

Do dzisiaj zadziwia rozmach i zakres inwestycji oraz szybkość wykonania linii kolejowej Tarnów — Orłów (na Słowacji), zrealizowanej w latach 1874-1876. Zdumiewa również fakt, że budowane linie kolejowe były zorganizowane z austriacką pedanterią. Nazwy, jakie zostały nadane kolejowym urządzeniom technicznym, w zasadniczy sposób do dziś nie uległy zmianie. Mimo, że w 1918 roku po odzyskaniu niepodległości Polskie Koleje Państwowe powstawały na terenie trzech zaborów, austriackie struktury i przepisy przeważały w schemacie PKP.

CK Ministerstwo Kolei Żelaznych zarządzało dyrekcjami kolei państwowych, a dla budowanej linii siedzibą dyrekcji był i jest Kraków. Dyrekcji podporządkowane były sekcje ck z podziałem na służby np. konserwacji, ruchu kolejowego, mechaniczne itd. Dla budowanej linii siedzibą ck sekcji był i jeszcze jest Nowy Sącz. Przełożonymi komórek podstawowych byli dozorczy kolei, czyli późniejsi zawiadowcy odcinków drogowych, sygnałowych itd., naczelnicy stacji, czyli późniejsi zawiadowcy stacji lub naczelnicy.

Każda ck służba posiadała zbiór unormowań prawnych w formie przepisów, numerowanych kolejno cyframi rzymskimi i nazwą przepisów np.: "CK Austriackie Koleje Państwowe Nr XXXII. Przepisy dla strażników kolejowych, blokowych i strażników do zgłaszania pociągów" albo: "CK Austriackie Koleje Państwowe Nr XXII. Przepisy sygnałowe" i inne, a prawny stosunek pracy regulowała "Pragmatyka Służbowa", której po drugiej wojnie światowej do dziś żaden rząd i żaden sejm nie potrafili uchwalić.

Bezpieczeństwo ruchu pociągów poza stacjami (miejscami wymijania czyli mijankami) powierzone zostało strażnikom kolejowym, podporządkowanym służbowo ck dozorcóm kolei, którzy podlegali naczelnikowi ck sekcji konserwacji.

Według Przepisów Nr XXXII do strażników zostali zaliczeni: strażnicy na przestrzeni, patrolujący (obchodnicy), do obsługi rogatek (dróżnicy), do nadzoru tuneli, przekopów, dozorczy wskutek nadzwyczajnych powodów, blokowi (nastawniczowie), do zgłaszania pociągów (posterunki odstępowe).

Artykuł 5 Przepisów XXXII postanawiał, że "każdy strażnik kolejowy otrzymywał na pomieszkowanie strażnicę wraz z urządzeniami" oraz, że jeżeli "strażnik kolejowy nie otrzymuje pomieszkowania w strażnicy, natenczas obowiązany jest obrać sobie je w miejscowości, którą mu wskaże bezpośredni jego przełożony".

Dla tych strażników równocześnie z budową podtorza i torów stawiane były strażnice potocznie zwane "budami", o których szerzej pisałem w poprzednim roczniku Almanachu Muszyny.

Na dwuspadowym dachu "budy" zamontowany był dzwon sygnałowy, zwany "budzikiem". Wykaz sygnałów budzikowych stanowiący kombinacje zestawień sygnałów stanowił szyfr porozumiewania się między sobą strażników i ekspedientów pociągów (dyżurnych ruchu).

Strażnicy otrzymywali wykaz pociągów zawartych w rozkładzie jazdy. Pociągi zwyczajne, czyli te kursujące codziennie, nie podlegały wcześniejszemu zapowiadaniu.

Pociągi nadzwyczajne to te, co kursowały nieregularnie.

Podział i nazwy pociągów w niczym nie odbiegały od dzisiaj obowiązującego podziału i przeznaczenia, z tym, że "pociągi dworskie" dzisiaj mają nazwę "PONSZ". Pociągi nadzwyczajne do czasu zainstalowania telefonów zapowiadane były przez ekspedientów pociągów za pomocą pisemnego awiza, przekazywanego za pokwitowaniem w dzienniku, ze strażnicy do strażnicy, od stacji do stacji. Takie zapowiadanie dokonywane było w określonych godzinach w ciągu doby.

Zgodnie z Art. 11 Przepisów XXXII "strażnicy obowiązani byli codziennie obchodzić przydzieloną im przestrzeń. Ilość obchodów i ich czas wyznaczała ck dyrekcja kolei państwowych." Tenże artykuł określał, że "mają starannie badać stan budowy podporowej i nawierzchni i natychmiast usuwać znalezione pomniejsze wadliwości albo przeszkody ruchu.(...) W dowód rzeczywistego wykonania przeznaczonych obchodów winni są strażnicy przy każdorazowym obchodzie zawieszać na słupkach znajdujących się na początku i końcu ich przestrzeni tabliczki odpowiadające dotyczącemu obchodowi, względnie zamieniać z poprzednio zawieszonymi a zamienione tabliczki zawieszać na właściwym miejscu strażnicy".

Oznaczało to w praktyce, jak to już wspomniałem w poprzednim odcinku, że przed każdym niemal pociągiem strażnik musiał obejść "swoją przestrzeń"* i zawiesić tabliczki, których numery kontrolowano porównując raporty kierownika pociągu z numerami takimi, jakie miały być wywieszone.

"Budnicy" traktowali swoją pracę i fakt posiadania "pomieszkania służbowego" jako prawdziwe dobrodziejstwo. Nie dość, że mieli kąt dla siebie i dla rodziny ze znacznymi — jak na ówczesne warunki bytowania — wygodami, to jeszcze pomieszczenia te były wyposażone w potrzebne sprzęty domowe. W zamian za to, Przepisy XXXII w Art 5 zobowiązywały: "Każdy strażnik kolejowy jest obowiązany oddać mu na pomieszkanie strażnicę, wraz z urządzeniem, czysto utrzymywać i chronić przed uszkodzeniami".

"Okna strażnicy, z których jest widok w kierunku kolei wzdłuż powinny być nocną porą zasłonięte, jednakowo nie czerwonymi ani też zielonymi zasłonami". Tenże artykuł określał, że na "dobudowy przy strażnicach", czyli na chlewiki, stajenki, szopy, należało uzyskać zgodę ck dyrekcji kolei państwowych. Każda strażnica miała wybudowane niezbędne pomieszczenia na opał, dla zwierząt domowych itp.

"Zwierząt domowych wolno tylko taką ilość utrzymywać, jakiej wymaga potrzeba rodziny strażnika kolejowego". Dla tych zwierząt strażnik miał dostęp do bezpłatnej karmy — ze skarp kolejowych wolno mu było zbierać siano dla krów i kóz.

Zgodnie z Artykułem 5 Przepisów XXXII nie wolno było strażnikowi kolejowemu "trudnić się żadnym przemysłem (rzemiosłem), ani handlem, również nie wolno mu oprócz swojej rodziny nikogo bez pozwolenia swoich przełożonych przyjmować na mieszkanie w swojej strażnicy."

Obsługiwane przez strażników na przejazdach kolejowych zapory rogatkowe według przepisów musiały być zamknięte na 5 minut przed spodziewanym nadejściem pociągu, ale te przepisy stwierdzały, że strażnik ma obowiązek "znajdować się tam najpóźniej 10 minut przed spodziewanym nadejściem pociągu i stanowiska tego nie śmie opuścić, aż pociąg nie przejedzie i przejście przez kolej znów będzie wolne". A w tym czasie miał baczyć, aby zatrzymać przed przejazdem większe stado bydła lub wozy wiozące dłużycę.

Każdy strażnik zgodnie z postanowieniem Przepisów XXXII Art. 23 był "obowiązany w czasie wykonywania służby nosić zawsze przy sobie dobrze idący zegarek kieszonkowy", a każda strażnica otrzymywała "zegar regulowany raz na dobę według sygnału 14 — regulować zegary i dawanego elektrycznymi przyrządami dzwonkowymi".

Ck austriacka kolej państwowa pomyślała i o tym, by dróżnika mogła zastąpić żona w pracy. Art. 14 Przepisów XXXII określał "pomoc kobiecą". Brzmiał on następująco: "Do obsługi zapór na przejazdach i wykonywania służby sygnałowej może być na zarządzenie ck dyrekcji kp użyty członek rodziny strażnika, a to za osobnym wynagrodzeniem, jeżeli odbył egzamin z dotyczących przepisów służbowych z dobrym postępem i posiada potrzebne do tego fizyczne uzdolnienie". Nic dodać, nic ująć — jasne określenie warunków.

Przepisy nakładały na strażników liczne obowiązki szczegółowo wymienione i opisane z pedanterią. Najważniejszą sprawą było "dozorowanie kolei i jej urządzeń". "Kolej" to po prostu tor kolejowy, a dozorowanie polegało na tym, że strażnik "ma dbać o to, by ruch pociągów na przydzielonych mu przestrzeniach odbywał się bezpiecznie i bez szkodliwego wpływu na tabor kolejowy jako też i na urządzenia"...

Prawo wejścia na tory miały tylko ściśle określone osoby sprawujące funkcje państwowe i wojskowe (za upoważnieniami) oraz pracownicy w celach służbowych, a także "organy władzy nadzorującej".

Artykuł 10 omawianych przepisów określał obowiązki strażników w tym względzie:

"2. Wszystkie osoby nie należące do służby kolejowej, jednakowoż upoważnione do wejścia na tor kolejowy, należy przy wstępie na kolej zapytać o legitymacye i zwrócić im uwagę na niebezpieczeństwa mogące wyniknąć z powodu ich pobytu na kolei.

3. Jeżeli strażnik spotka na szlaku kolejowym jakąś osobę nie upoważnioną do wejścia na kolej, mają wezwać grzecznie, ale stanowczo, aby kolej opuściła. W razie oporu należy tę osobę przytrzymać i oddać najbliższej stacyi kolejowej lub władzy miejscowej i donieść o tem przelóżonej sekcyci konserwacji kolei.

4. Jeżeli strażnik przydybie bydło na kolei, winien je spędzić, wywiedzieć się o właściciela i uwiadomić o tem dozorcę kolei. Jeżeli zachodzi obawa, że bydło spędzone, po oddaleniu się strażnika powróci na powrót na kolej, należy je zająć, zatrzymać i o tem bezzwłocznie donieść dozorczy kolei".

Właśnie te uprawnienia strażników były źródłem utrapienia dla mieszkańców okolicznych miejscowości, zwłaszcza tych, którzy mieli poletka po obu stronach toru kolejowego. Jak to wyglądało np. w przypadku mieszkańców Folwarku, wspomniałem w poprzednim Almanachu.

Każdy strażnik ze znajomości przepisów był egzaminowany przynajmniej dwa razy w roku, a nie zdanie egzaminu w myśl przepisów oznaczało automatyczne ściągnięcie ze służby.

Do strażników należała ochrona przeciwpożarowa. Polegała ona na ścisłym egzekwowaniu zarządzeń ppoż, mających praktycznie przeciwdziałać pożarom i stwarzać możliwości tłumienia ich w zarodku. Do tego dochodziły zadania kontroli i ochrony terenów sąsiadujących z koleją. Dzisiaj te funkcje sprawują wyspecjalizowane jednostki służbowe — za CK Austrii skutecznie spełniał je strażnik kolejowy.

Dzisiejsze chuligańskie wybryki w tamtych czasach zwane były "zbrodnią kolejową", a artykuł 17 Przepisów XXXII stwierdzał, że "jeśli przydybie osobę uszkadzającą złośliwie własność kolejową, mają na mocy paragrafu 102 Porządku Ruchu na Kolejach przytrzymać i zarządzić odstawienie jej...". Bądź co bądź ówczesne społeczeństwo było zdyscyplinowane, gdyż dzisiaj cóż znaczy funkcjonariusz SOK?

Kolejne liczne obowiązki strażników, o których była już mowa, m. in. polegały na dozorowaniu przewodów telefonicznych, telegraficznych i sygnałowych oraz zainstalowanych na tych łączach przyrządów, czyli wykonywaniu czynności "pielęgnacyjnych", różnych w zależności od pory roku i od warunków pogodowych. Należało dbać o równe ułożenie kamieni podsypki torowej. Tzw "bankiet" musiał być ułożony do profilu wg modelu drewnianego w równiutkiej odległości od szyny, na długości po 100 m w każdą stronę od

strażnicy; później wprowadzono obowiązek malowania linii bankietu wapnem. Dawało to efekt wizualny i podkreślało istniejący porządek. I o zwierzętach pomyślała c.k. kolej państwowa — rzędy wierzb przed rogatekami miały dawać cień bydłu, oczekującemu na przejeździe. Naturalnie opieka nad drzewami należała również do "budnika".

Takie szczegółowe wyliczenie obowiązków może dzisiaj wywoływać uśmiech i zdziwienie, ale wówczas chodziło projektodawcy przepisów o przewidzenie niemal każdej okoliczności, sprzyjającej zagwarantowaniu bezpieczeństwa na torach i ochrony mienia państwowego.

Po zainstalowaniu w strażnicach telefonów i utracie roli przez strażnice "na przestrzeni", budy znajdujące się w znacznym oddaleniu od osiedli ludzkich zaczęły pustoszeć. Pierwsza wyludniła się strażnica nr 145 pod Leluchowem na "Kapuśniskach". Otrzymała nazwę "pusta buda", a ślad po niej zaginął tuż po 1945 roku. Następna opustoszała w czasie okupacji strażnica nr 144 na "Żabniku" za Majdanem. Rozebrana została do roku 1950, zostały po niej tylko schodki betonowe, prowadzące do strażnicy od toru w górę skarpy. Ostatnim jej lokatorem był niejaki Nowak, którego wojna zastała nie przygotowanego do ciężkich czasów okupacji — po prostu nie miał ciepłej odzieży na zimę. A pierwsza zima okupacji była bardzo sroga, minus 40, a nawet minus 41 stopni Celsjusza. Dla zatrudnionego w tartaku PAGED na zewnątrz, w lichej kurteczce — była to zabójcza temperatura. Zachorował biedak na zapalenie płuc, otrzymał jeden dzień zwolnienia lekarskiego, zsiniały z zimna zmarł po tygodniu. Wprawdzie współpracownicy ochraniali go, przydzielając do podsycania ogniska, ale przy takim mrozie i ognisko nie chroniło od chłodu.

Strażnice, rozlokowane przy przejazdach kolejowych, pozostały obsadzone, ale i tu z biegiem lat (w okresie po 1950 roku) zaczęto redukować zatrudnienie. Pierwsza "padła" strażnica nr 146 w Leluchowie, gdy zostały zlikwidowane zapory na drodze polnej prowadzącej do poletek nad rzeką i do samego Popradu. Stała ona długie lata pusta, dopiero po remoncie kapitalnym od kilkunastu lat zamieszkuje tam pan Antoni Sajdak. Jako druga została zlikwidowana strażnica nr 140, jednak ta była i jest zamieszkana. W następnej kolejności — strażnica nr 142; mimo, iż załoga dróżników prowadziła kasę biletową na przystanku osobowym Muszyna Poprad, nie uchroniło jej to od liwidacji.

Przepisy bezpieczeństwa na przejazdach PKP stały się bardziej liberalne i rogatki na drogach mniej uczęszczanych zastąpiono sygnałami "krzyża Andrzeja".

Po prowadzonych w latach 1960-1980 kapitalnych remontach, strażnice zatraciły zupełnie swój pierwotny wygląd. Jedyne w stanie prawie nie zmienionym została jedna strażnica w Andrzejówce, ale tylko dlatego, że od wielu lat jest nie zamieszkana i stanowi magazyn toromistrza służby drogowej. Wszędzie tam, gdzie na strażnicach utrzymywana jest służba dróżników przejazdowych, dobudowane zostały służbówki oddzielone od mieszkań. Po 110 latach strażnice w pierwotnym stanie zupełnie znikły, przejmując funkcję mieszkań dla emerytów i rencistów PKP.

Strażnica 138 w Muszynie, wybudowana przy drodze miejskiej zwanej "ulicą" (dzisiejsza ulica Piłsudskiego) była strażnicą ważną, a strażnik miał więcej obowiązków niż jego sąsiedzi. "Ulica" łączyła muszyński Rynek, a także drogę wiodącą do kościoła parafialnego, z drogą prowadzącą na Węgry przez Leluchów, naturalnie prowadząc jednocześnie na Wapienne, Rusinów i Folwark, a przede wszystkim na Ćwierci, gdzie prawie każdy muszyniak posiadał uprawne pola. Był to więc ruchliwy przejazd kolejowy. Poza tym strażnicy przypisana była ochrona dwóch mostów na Muszynie i Szczawniczku. Ta wysoka ranga strażnicy była podkreślona tym, że strażnik — dróżnik posiadał krótszy odcinek dozoru, gdyż sąsiednia strażnica znajdowała się na Mikowej, a druga przy rozjazdach stacji Muszyna (nr 139).

W 1911 roku Austriacka Kolej Państwowa wybudowała nową linię kolejową łączącą Muszynę z Krynicą, tak, że pociągi z Tarnowa mogły kończyć bieg w Krynicy, dowożąc licznych letników bezpośrednio "do wód". Na linii tej wybudowano trzy przystanki. Jednak wykonawstwo z roku 1911 było o wiele skromniejsze aniżeli to z roku 1876. Nie wybudowano już ani jednej strażnicy. Na przejeździe kolejowym w Powroźniku postawiono lichą służbówkę, która w nie zmienionej formie stoi do dzisiaj.

Jak przystało na miasto, w pobliżu Rynku wybudowano przystanek Muszyna Miasto. Zamiast budynku postawiona została drewniana wiata z maleńkim pomieszczeniem na kasę biletową. Taki zresztą kształt i wygląd nie za pięknej wiaty dochował się do dzisiaj.

W Powroźniku wybudowana została ładownia z torem magazynowym i rampą załadunkową. Dla podróżnych zrobiono wiatę drewnianą 3-ścianową (ale już bez kasy biletowej), która została rozebrana podczas budowy stacji Powroźnik i elektryfikacji linii w 1989 roku.

Na wysokości kościoła — cerkwi w Krynicy Wsi powstał przystanek osobowy, ale już bez wiaty dla podróżnych. Został on zlikwidowany w 1950 roku jako zbędny. W ramach akcji "Wisła" wysiedlono ludność łemkowską i z przystanku Krynica Wieś praktycznie nie miał kto korzystać. Ponadto budowa utwardzonej drogi do Krynicy pozwoliła na uruchomienie komunikacji PKS, zatem przystanek kolejowy, oddalony od zabudowy, stracił znaczenie.

Budowa linii Muszyna — Krynica podniosła jeszcze rangę strażnicy i dróżnika przejazdowego na obecnej ulicy Piłsudskiego. Do obsługi doszły mu dwa przejazdy, jeden "miejscowy" na ulicy, którą nazwano tym razem Kolejową, drugi obsługiwany z odległości na drodze z Rynku w kierunku Żegiestowa i Piwnicznej. Ta ulica do przejazdu nazywana była "Sądową", a później w okresie międzywojennym zwała się dumnie "Nowy Świat".

Na budowie kolei do Krynicy miasto Muszyna praktycznie nie zyskało, natomiast utracili wpływy finansowe liczni muszyńscy fiakrzy. Gdy po roz reklamowaniu Krynicy przez dr Dietla coraz częściej napływali letnicy "do wód", wysiadali z pociągów w Muszynie i dalszą drogę do Krynicy wraz z licznymi bagażami przebywali dorożkami z zaprzęgiem konnym. Stał więc przed dworcem w Muszynie rząd dorożek toczących prawdziwe boje o zdobycie pasażera letnika. Wszakże letnik — to gotowy grosz. Konkurencją dla muszyńskich fiaków byli Łemkowie z Krynicy Wsi. Muszyniacy przepędzali intruzów spod dworca, jednak powrotny dowóz letników z Krynicy do Muszyny przypadał w całości fiakrom krynickim.

Fiakrzy utracili zarobki po wybudowaniu kolei — teraz dorożki służyły tylko do przejazdów letników po Muszynie. Z biegiem lat coraz krótszy stawał się rząd dorożek oczekujących na muszyńskim Rynku na bogatego letnika.

Wiaty międzywojennych strażnica nr 138 została przebudowana na tyle, że od strony toru żegiestowskiego dodano jej izdebkę na służbówkę, a właściwa strażnica stanowiła mieszkanie dróżnika (tak teraz nazywano strażnika przejazdowego). W latach międzywojennych mieszkanie to otrzymał pan Wiśniewski i pełnił służbę dróżnika do wojny, w czasach okupacji i przez kilka lat po wojnie. Do dzisiaj, mimo upływu przeszło pół wieku od tamtych lat, starsi mieszkańcy południowej części Muszyny przejazd przy strażnicy nr 138 nazywają "na Wiśniewskiego rampie".

Z biegiem lat, gdy linia kolejowa Tarnów — Lei uch ów zyskała na znaczeniu jako linia towarowa dla przewozu towarów z południowo-wschodniej Europy na północ, mała muszyńska stacyjka towarowa nie mogła pomieścić długich składów pociągów towarowych. Ciasnota stacji, mimo ciągłych modernizacji i przebudowy za okupacji niemieckiej i w latach 50-tych, powodowała, że przed semaforem wjazdowym do stacji zatrzymywane były niejednokrotnie na całe godziny składy pociągów towarowych w oczekiwaniu na zwolnienie toru. Blokowało to skutecznie przejazd ulicą Świerczewskiego (dzisiejsza Piłsudskiego). Praktycznie nie było objazdu

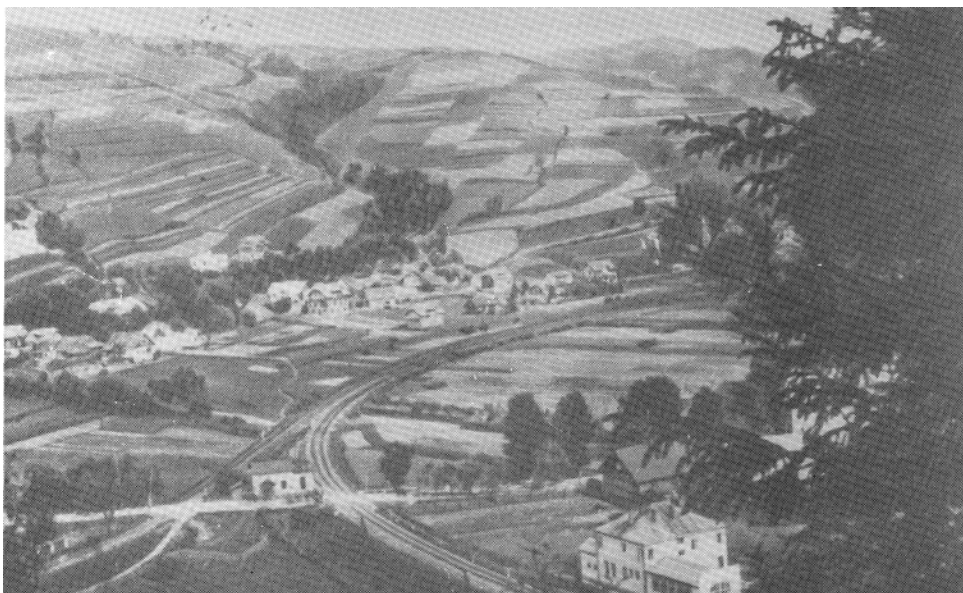
od stacji do Rynku. Na nic zdawały się zażalenia, na nic interwencje — gdy pociąg nie miał wolnego toru, musiał stać pod semaforem. Piesi nie bacząc na niebezpieczeństwo przechodzili po zderzakach przez wagony lub, co gorsza, przemykali się pod wagonami. Na nic zdawały się krzyki dróżnika czy interwencje SOK-istów, przez zawalidrogę jakoś trzeba było przejść.

W latach 70-tych byłem radnym Miejskiej Rady Narodowej w Muszynie. Ponieważ byłem równocześnie kolejarzem, postanowiłem złożyć u władz PKP w Oddziale Ruchowo-Handlowym w Nowym Sączu i w Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie petycję w formie wniosku, w którym proponowałem rozwiązanie problemu w taki sposób, by semafor wjazdowy przenieść przed przejazd od strony Żegiestowa. Pomysł "chwycił" i dość spiesźnie semafor został przeniesiony. Przejazd przestał być zmorą dla użytkowników jezdni i chodników, a dróżnik ze strażnicy 138 zyskał wyższą rangę "zwrotniczego" posterunku zwrotniczego nr 11.

Należy oddać sprawiedliwość ówczesnym władzom miasta, że nie oczekiwały beczynnie na rozwiązanie problemu przejazdu — zawalidrogi. Jednym z licznych proponowanych rozwiązań był projekt budowy objazdu od ulicy Ogrodowej i Zefirka wiaduktem nad torami na wprost mostu wiodącego na Zapopradzie, obok willi "Krzemiówka" oraz willi "Wanda". Pomysł w gruncie rzeczy był dobry, jednak brakowało ciągle środków finansowych na jego realizację, a po przeniesieniu semafora i udrożnieniu przejazdu, stał się projektem zbędnym.

Dzisiejszy wygląd strażnica nr 138 zawdzięcza przebudowie w latach 70-tych oraz — po raz drugi — w roku 1992. Drogi rogatkowe w ramach prac elektryfikacyjnych w 1987 roku zastąpiono rogatkami zwodzonymi z napędem elektrycznym. Wciąż jednak (i zapewne jeszcze długo) główna ulica Muszyny przebiega przez ruchliwe tory, zamykane rogatkami przed przejazdem licznych pociągów towarowych i osobowych na obydwu liniach, tj. na tarnowskiej i krynickiej...

Edward Drozd



Widok z Baszty na „Wiśniewskiego rampę” (lata trzydzieste)