

„BUDY” KOLEJOWE

W latach 1874-1876 inwestor - rząd Cesarsko-Królewski Franciszka Józefa - wykonał linię kolejową z Tarnowa do Orlova, z połączeniem w kierunku do Preszo-wa i dalej do Wiednia, czyli linię łączącą C.K. Wiedeń z Galicją.

Linia Tarnów-Orlov o długości 150 km wykonana została w ciągu dwóch lat, w terenie ciężkim, górzystym. Wybudowane zostały 2 tunele, dziesiątki mostów, setki przepustów, przemieszczono miliony metrów sześciennych ziemi i skał.

Wzdłuż budowanego toru powstawały równocześnie strażnice, zwane potocznie „budami” (zamieszkujących je dróżników zwano „budnikami”). Strażnice budowano wzdłuż całej linii, mniej więcej w odległości 2 km od siebie, jednak obowiązkowo w pobliżu każdego większego mostu i przy wlocie do obydwu tuneli. Były to osobliwe budowle według jednego projektu i modelu, wykonywane z materiałów budowlanych pochodzenia miejscowego. Podstawowym materiałem był, pozyskiwany na miejscu w trakcie robót ziemnych, nieobrobiony kamień różnej wielkości, łączony zaprawą wapienną. Technika budowlana była wyjątkowo prosta, większe ciosy układano „licem” tak, by tworzyły proste powierzchnie ścian, natomiast wewnętrzne przestrzenie wypełniano rumoszem i zaprawą. Całość - zewnątrz i wewnątrz - była tynkowana. Był to tani i prosty sposób budowy, jednak miał tę wadę, że pomieszczenia były zimne, a z biegiem lat coraz bardziej wilgotne. W miejscach, gdzie kamienia brakowało, strażnice wznoszono z cegły, jednak w górach zdarzało się to rzadko.

Strażnice były dwuizbowe, budowane na planie kwadratu: mała kuchnia i pokój w kształcie litery „L”, gdzie w 1/4 pomieszczenia, we wnęcie obok kuchni, znajdowało się łóżko, a w części szerszej - „służbówka”. Piece, zarówno kuchenny, jak i w pokoju, wykonane były z „bryłek” tj. płaskich kamieni rzecznych, na zewnątrz otynkowanych. Z kuchenki drabina prowadziła na strych. Ta drabina była stałym „meblem” kuchennym. Wejście z dworu do kuchni, a z kuchni do pokoju, prowadziło przez wiatrołap wykonany z drewna i desek. Ta sionka stanowiła podręczny służbowy magazyn dróżnika. Pod budynkiem znajdowała się mała piwnica na okopowiznę i obowiązkowo komórka na opał.

Strażnicę wieńczył dwuspadowy dach pokryty dachówką. Na kalenicy dachu, na stalowym pręcie, zamocowany był dzwon sygnalizacyjny. Był to wycinek kuli o średnicy około 50 cm, taka stalowa skorupa grubości mniej więcej 10 mm, dająca donośny dźwięk dzwonu. Do pręta przymocowane były dwa młotki połączone dźwigniami z elektromagnesem umieszczonym na strychu. Całość linią napowietrzną połączona była z sąsiednimi stacjami, z dyżurnym ruchem.

Dzwon znajdujący się na każdej strażnicy był sygnalizatorem informującym dróżnika o ruchu pociągów. Dyżurny ruchu stacji Orlov-Muszyna-Żegiestów-Piwniczna 1 dalej, aż do Tarnowa, informował na swym odcinku dróżnika o kierunku, z którego zostanie wyprawiony pociąg w ten sposób, że kręcił korba induktora określoną dla każdego kierunku ilość razy. Liczbie obrotów korby induktora odpowiadała określona ilość uderzeń młotków w dzwon. Sygnał ten zobowiązywał dróżnika do działania.

Musiał on, zabrawszy z sionki tabliczkę z odpowiednią cyfrą lub cyframi, udać się do słupka graniczącego z następną strażnicą w kierunku biegu zapowiedzianego pociągu i na tym słupku umieścić *zabraną* tabliczkę z określoną rozkładem jazdy cyfrą. Średnia długość odcinka w terenie górzystym wynosiła 2 km, a w terenie nizinnym nawet 3 km. Wbrew pozorom dróżnik nie miał czasu na nudę, zwłaszcza, że oprócz obowiązkowych spacerów, musiał wykonać szereg innych czynności. Po sygnale należało zamknąć rogatki, czyli drągi na przejeździe potocznie zwanym „rampą”. Drągi, znajdujące się obok strażnicy, ściągał rękoma, zamykając wejście na tor, natomiast rogatki obsługiwane z odległości zamykał „windą” przy pomocy korby, ślimaka i bębna przemieszczającej druty pędni. Idąc przed każdym pociągiem środkiem toru - przy zawieszaniu tabliczek - praktycznie sprawdzał jego stan. Po przejeździe pociągu musiał tabliczkę zdjąć. Jeśli dróżnik nie dokonał zamiany tabliczki na właściwą przed przejazdem pociągu, podlegał surowym restrykcjom. Kontrola była nad wyraz skuteczna, gdyż kierownik pociągu miał obowiązek spisać numery umieszczone na słupkach. Przy kontroli raportów z jazdy wychodziła na jaw każda nieprawidłowość. Za opieszałość wymierzano dwukrotnie karę pieniężną (tzw. „sztraf”), za trzecim razem dróżnik „wylatywał” z mieszkania wraz z rodziną.

Mimo wszystko dróżnik, czyli „budnik”, pełniący swą odpowiedzialną służbę przez 24 godziny na dobę, uważał się za wybrańca losu, gdyż miał pracę oraz kąt dla siebie i rodziny, co w galicyjskiej biedzie było nie lada wyróżnieniem. To, że strażnica stała w polu lub w lesie, z dala od ludzi, nie stanowiło problemu. W przerwach między pociągami dróżnik musiał dbać na bieżąco o dobry stan toru, wrywać chwasty, kosić trawę na skarpach kolejowych (co było dobrodziejstwem ze względu na możliwość uzyskania siana dla kro winy czy kóz). Kamienie podsypki torowej na tzw. „bankiecie” musiały być równo ułożone do profilu -łaty, w równej odległości od szyny, a przed strażnicą na długości 100 metrów pobielone wapnem (taka biała kreska na kancie „bankietu”). Do obowiązków dróżnika należało także dobijanie haków mocujących szyny i dokręcanie śrub łupek stykowych.

Przed każdymi rogatkami, po obu stronach drogi, rósł rząd wierzb, przeważnie . po 5 sztuk. Wierzby miały z jednej strony dawać cień oczekującym przed przejazdem zwierzętom, z drugiej strony uniemożliwiać obejście zapory z boku. Te, w dwójnasób pożyteczne, drzewa znajdowały się również pod opieką dróżnika.

Dróżnik miał obowiązek pilnować, by nikt z osób postronnych po torach nie przechodził, nie mówiąc już o spacerowaniu wzdłuż torów. Taki był nakaz zwierzchności, a nakaz był wszak po to, aby go przestrzegać. Dokuczliwi byli zwłaszcza ci dróżnicy, którzy mieli strażnice przy mostach lub tunelach. Mostów drogowych nie było, rzeki natomiast, w przeciwieństwie do stanu dzisiejszego, toczyły potężne masy wód, szczególnie w okresie wiosennych i letnich powodzi. Żadne względy nie dawały przywileju przejścia mostem lub tunelem; ludziska złorzeczyli „budnikowi”, ale nie było wyjścia - dróżnik miał władzę, a władza miała posłuch. Zarząd Kolei C.K. Austrii umiał strzec swych praw i interesów, wygrywając na ludzkich słabostkach. Ten zakaz dotkliwie odczuwali między innymi mieszkańcy Folwarku. Cóż z tego, że były dwa mosty kolejowe, na początku i na końcu osady, skoro nie wolno było na nie wejść, a mostu drogowego brakowało. Innym utrudnieniem spowodowanym przez kolej było podzielenie poletek; jedne znalazły się od strony zabudowań, pozostała jednak część

pozostała za torem. Aby do takiego poletka dojść, trzeba było udać się na „rampe”, czyli na przejazd, czasem dość odległy.

W miarę rosnącego postępu technicznego sygnalizacja dzwonem zastąpiona została łącznością telefoniczną. Na ścianie w pokoju dróżnika zamocowana była deska z cewkami i mikrofonem wielkości talerza deserowego, umieszczonym na wysokości rosłego człowieka. Cóż miał robić dróżnik małego wzrostu? Musiał przystawiać sobie stółek, by krzycząc do mikrofonu być słyszany przez dyżurnego ruchu. Słuchawkę stanowił drugi taki sam „talerzyk” z przewodem. Dzwonek wrzeszczący na cały regulator wyrывał ze snu dróżnika, razem z całą rodziną. Powtarzacz dzwonka, zamocowany na zewnątrz budynku, potęgował hałas. Z nastaniem łączności telefonicznej zniknął obowiązek przemieszczania tabliczek na słupkach granicznych.

Z biegiem czasu rola i znaczenie dróżnika przejazdowego uległa zmianie. Obsadę strażnic pozostawiono przy bardziej ruchliwych przejazdach, przy mostach oraz tunelach. W związku z likwidacją obowiązku wywieszania tabliczek zrezygnowano ze służby dróżników w wielu strażnicach. Bezrobotni dróżnicy zaczęli porzucać swoje „budy”, zwłaszcza te z dala od siedzib ludzkich. „Budy” najpierw świeciły pustkami, potem zostały rozebrane i dzisiaj o ich istnieniu świadczą jedynie tu i ówdzie pozostałe w skarpach nieliczne betonowe schodki, prowadzące do strażnic od toru.

Strażnice posiadały numerację odpowiednią do ich usytuowania na kilometrze linii, zasada ta zresztą obowiązuje do dziś. W ramach kapitalnych remontów pozostawione strażnice przebudowane zostały tak, że w niczym nie przypominają stanu sprzed 110 lat. Ściany kamienne wymienione zostały na mury z cegły, a dachy spłaszczono zmieniając geometrię brył oraz elewację. Funkcję mieszkalną taka przebudowa poprawiła, lecz charakterystyczny wygląd został niestety zatracony.

Edward Drozd



Kierownictwo budowy linii kolejowej Muszyna-Krynica (1910)