

Strażnice przejazdowe

Jeżeli udało nam się wykonać modele najprostszych budynków kolejowych, czyli obiekty pomocnicze, których opisy zamieściliśmy w poprzednich numerach ŚK, to możemy już z powodzeniem przystąpić do budowy modeli nieco większych, choć wcale nie trudniejszych.

W tym numerze ŚK przedstawiamy jedno z najbardziej typowych dla kolejowych szlaków obiektów - strażnice przejazdowe. Liczne skrzyżowania torów kolejowych z drogami wymagały urządzenia przejazdów. Gdy przejazdy były strzeżone (zamykane rogatkami na czas przejazdu pociągu) obok nich pojawiały się zawsze posterunki obsługujące przejazd pracownika kolei - dróżnika przejazdowego. Najczęściej były to niewielkie obiekty, jak te trzy, zaprezentowane na planach.

Są to strażnice przejazdowe typowe dla rejonu Pomorza. Obiekty 1 i 2 sporządzone zostały w wielkości H0, zaś budynek nr 3 wykonano w równie popularnym rozmiarze - N. Dokumentacja modelarska została wykonana na podstawie archiwalnych materiałów PKP oraz własnych pomiarów i opracowań autora. Strażnica przejazdowa „km 16,2” została zainwentaryzowana przez pana Andrzeja Sadłowskiego. Przedstawione na zdjęciach modele wykonali własnoręcznie: model w wielkości H0 - A. Sadłowski; model w wielkości N - P. Lewiński (w wieku 11 lat!).

Na rysunkach podano tylko podstawowe wymiary obiektów. Tak jak w poprzednich planach, brakujące wielkości należy „zdczyć” bezpośrednio z rysunków. W przypadku budowy modelu w innej podziałce można odpowiednio zmniejszyć lub powiększyć właściwy rysunek na kserokopiarce.

Na rysunkach podano tylko podstawowe wymiary obiektów. Tak jak w poprzednich planach, brakujące wielkości należy „zdczyć” bezpośrednio z rysunków. W przypadku budowy modelu w innej podziałce można odpowiednio zmniejszyć lub powiększyć właściwy rysunek na kserokopiarce.

Obiekt 1

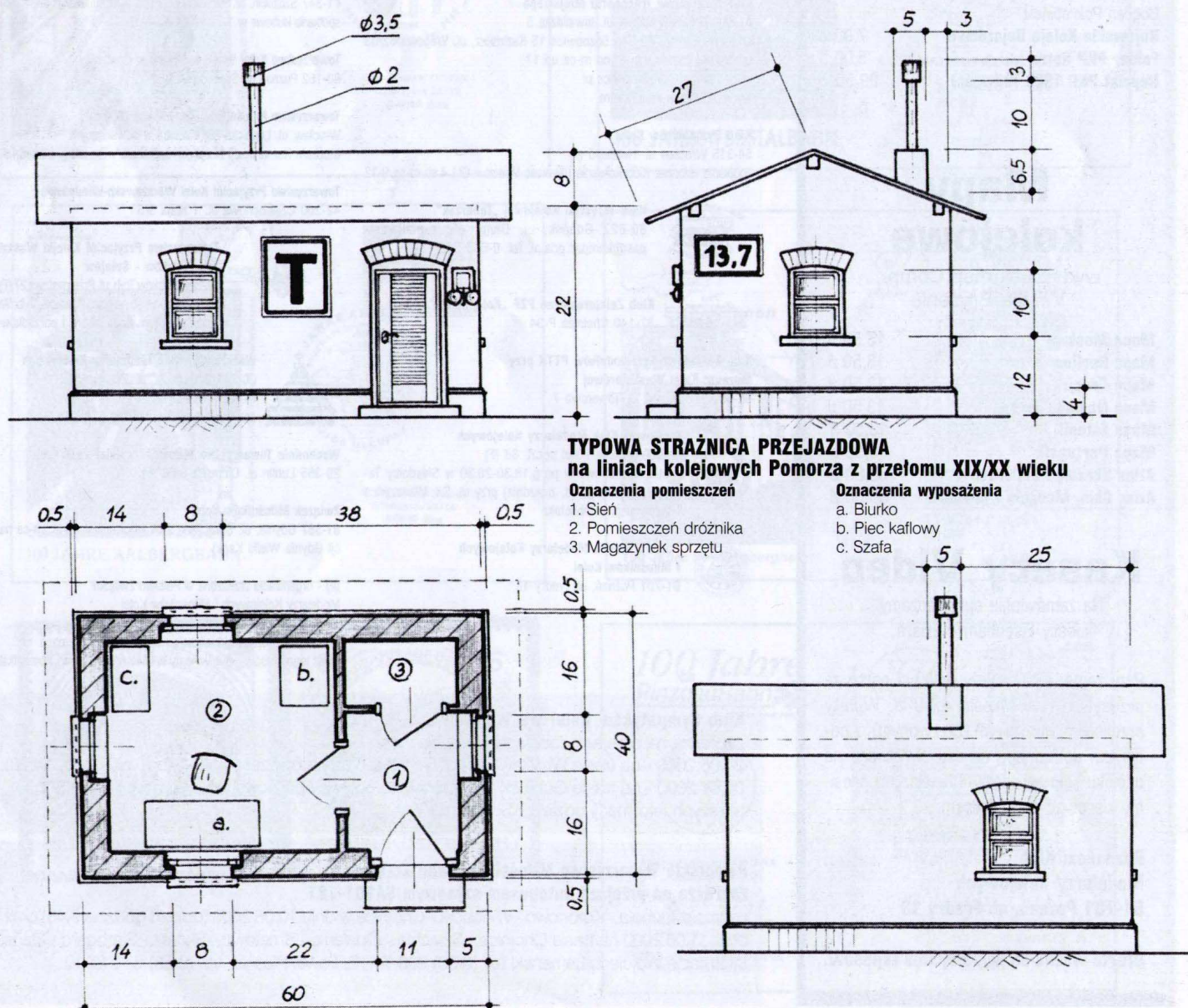
Jest to typowa, mała strażnica przejazdowa, jakie budowane były przy przejazdach kolejowych na Pomorzu na przełomie XIX i XX wieku. Wię-

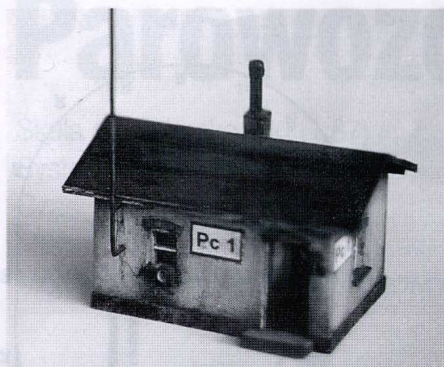
szość tych obiektów dzisiaj już nie istnieje. Te, które pozostały, są znacznie przebudowane i zatraciły swą pierwotną, przedstawioną na rysunkach, architekturę.

Oryginał to konstrukcja murowana, przykryta dwuspadowym drewnianym dachem. Ściany tynkowane, połacie dachowe pokryte papą. W nadprożach pozostawiono nie otynkowaną cegłę klinkierową, ułożoną w charakterystyczny dla pruskiego budownictwa łuk odcinkowy. Cokół budynku także z cegły klinkierowej, lekko wysunięty przed lico ścian. Stolarka okienna i drzwiowa - drewniana (okna i drzwi z prostą górną krawędzią!), parapety zewnętrzne - betonowe. Komin murowany, przedłużony metalową rurą. Obok drzwi wejściowych, na ścianie frontowej umieszczony jest dwuczaskowy dzwonek. Na ścianach znajdują się też tablice z nazwą strażnicy (kilometrem linii kolejowej) i oznaczeniem, że w pomieszczeniu dróżnika znajduje się telefon.

Obiekt 2

Strażnica ta już nie istnieje. Plany przedstawiają posterunek przejazdowy usytuowany niegdyś na linii kolejowej Tczew - Gdańsk. Oryginał był konstrukcji murowanej z cegły, z dwuspadowym, kry-





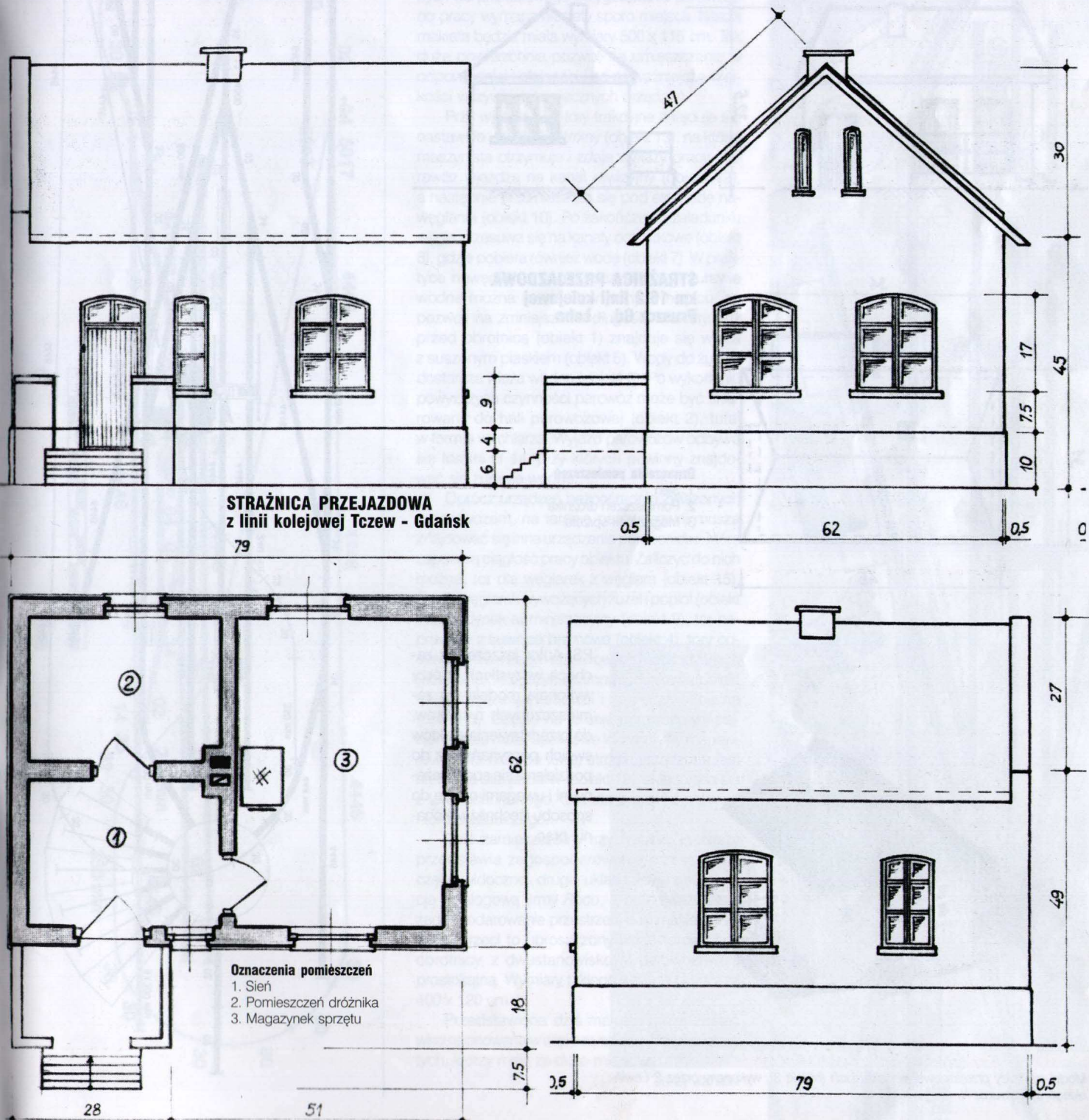
Model strażnicy przejazdowej (obiekt 1) zamieniony na małą nastawnię wykonawczą Pc1 - dodano reflektor i antenę radiotelefonu. Model wykonany przez A. Sadłowskiego w wielkości H0, waloryzowany przez autora.

tym blachą dachem. Charakterystyczna jest ściana frontowa wystająca ponad połac dachową. Budynek nie był tynkowany. Stolarka okienna i drzwiowa - drewniana, okna ukształtowane w górnej części „do łuku”. Dodać należy jeszcze, że stolarka w przedstawionych obiektach malowana była niekoniecznie na biało, lecz bardzo często na kolor zielony, brązowy lub wiśniowy. Tynk pierwotnie szary, o naturalnym kolorze zaprawy cementowo-wapiennej, z czasem (w trakcie remontów) przybierał różne barwy. Jeżeli strażnica nie posiadała wewnątrz ubikacji (jak te z ark. 1 i 3) to obok usytuowany był zawsze drewniany ustęp i pompa do wody. Przy każdej strażnicy znajdowały się zawsze nieodłączne elementy obsługi przejazdu kolejowego - windy rogatkowe i stojaki do tarcz i latarń sygnałowych.

Obiekt 3

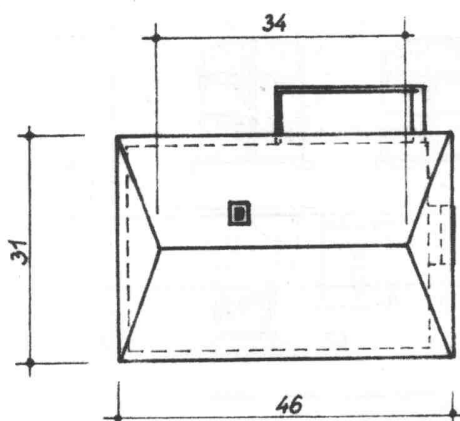
Jest to strażnica, która do dziś zachowała się w prezentowanym kształcie we wsi Kolbudy niedaleko Gdańska w km 16,2 linii kolejowej Pruszczy Gdański - Łeba (jest jednak nieczynna).

Oryginał to murowana konstrukcja z czterospadowym, krytym dachówką ceramiczną dachem. Ściany tynkowane. Schody przy drzwiach wejściowych i podest - betonowe. Stolarka okienna i drzwiowa - drewniana. Drzwi na podeście (do pomieszczenia gospodarczego i ubikacji) otwierane do wewnątrz, pozostałe (wejściowe i do magazynku) otwierane na zewnątrz. Duże okno posiada betonowy parapet, pozostałe okna - bez parapetów. Na podeście poręcz wykonana z metalowych rurek. Na ścianie przedniej - dzwonek, na ścianie bocznej - tabliczka z numerem strażnicy.



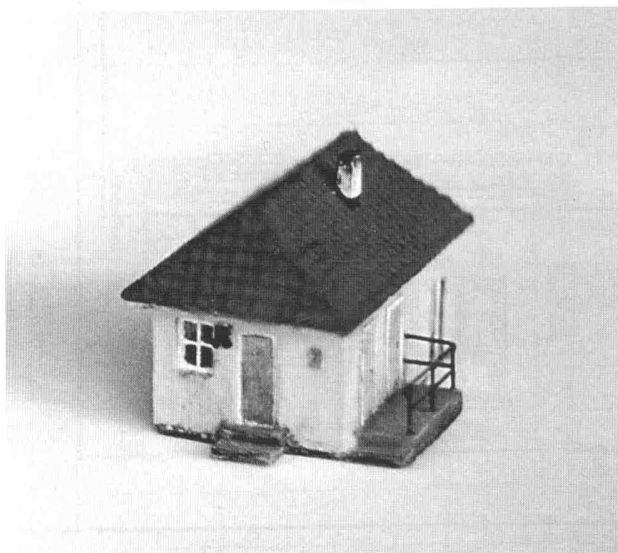


**STRAŻNICA PRZEJAZDOWA
km 16,2 linii kolejowej
Pruszcz Gd. - Łeba**



Oznaczenia pomieszczeń

1. Sień
2. Pomieszczeń droźnika
3. Magazynek sprzętu



P.S. Autor jeszcze raz zachęca wszystkich, którzy wykonają modele wg zamieszczonych rysunków, do przedstawienia efektów swoich poczynąń oraz do podzielenia się spostrzeżeniami i uwagami np. co do sposobu i techniki wykonania prac.