

Krychowcie z Prażek w służbie kolei

Droga żelazna warszawsko-wiedeńska na odcinku Skierniewice - Piotrków została ukończona w listopadzie 1846 r. Przebiegała ona przez wieś Prażki, które

znajdowały się w pobliżu stacji kolejowej *Wolbórka*. Wprawdzie przy budowie linii kolejowej byli zatrudniani pracownicy kontraktowi, ale również chętnie

korzystano z pomocy lokalnej ludności. Miejscowi pracowali jako siła najemna - szpadlami, wozami.

W samych Prażkach było wielu takich, którzy w porozumieniu z miejscowym dziedzicem i zarazem wójtem wsi Józefem Wylazłowskim mogli dorobić sobie trochę grosza, szczególnie poza sezonem prac polowych. Do nich należał Marcin Krych (ur. 1815 r. w Prażkach), który był - jak niemal wszyscy owego czasu - włościaninem pracującym na folwarku u dziedzica. Praca przy budowie linii kolejowej oraz przystanku *Wolbórka* pod Prażkami była ciężka i w dodatku słabo płatna, no i w końcu tylko okresowa; tak więc Marcin miał jedynie przygodny kontakt z koleją. Podobnie ma się rzecz z jego synem Grzegorzem (ur. 1840 r.), który z kolei brał udział przy budowie drugiej nitki kolejowej, ukończonej w 1879 r. Kontakty Krychów z koleją zaowocowały stałym zatrudnieniem dopiero w trzecim pokoleniu, najpierw Józef (ur. 1866 r.) już w latach 80. XIX w. był pracownikiem fizycznym na kolei (torowym), podobnie zresztą jak i Władysław Reymont, który



Józefa i Józef Krychow (fot. ok. 1909)

Dla Józefa stała się ta funkcja wstępem do awansu, jaki nastąpił w 1904 r. Wraz z żoną Józefą (ur. 1874 r. w Teodorowie)

w 1929 r., musieli zwolnić domek służbowy w Będzelinie. Jednak za nim stało się to, zapobiegliwi kolejarze pobudowali sobie domek w rodzinnych Prażkach. W ich tułaczce zawodowej przyszli na świat m.in. Jan, Walenty, Feliks i Edward, wszyscy późniejsi pracownicy kolei. Poza Walentym byli oni przed wojną kolejarzami w Kolużkach, natomiast Walenty był zatrudniony na Poczcie Polskiej w Kolużkach, która wówczas zakładała telefonię na kolei. Z nich wszystkich jedynie Walenty wrócił wraz z rodzicami do rodzinnych Prażek, lecz przed II wojną pracy na kolei nie podjął. Prowadził tu drobny wiejski handel, zaopatrując w produkty spożywcze bractw kolejarzów, która stale prowadziła wszelakie remonty drogi żelaznej w pobliżu Prażek. Dopiero po II wojnie Walenty dołączył do „rodzinnego zawodu” kolejarza, wciągając również do niego swego kuzyna Franciszka Krycha (ur. 1914 r.), syna emerytowanego kolejarza Antoniego, którzy jednak jeszcze przed wojną opuścili Prażki. Ze wszystkich Krychów jedynie Walenty pozostał na kolei, pracując w Kolużkach w dziale przesyłek bagażowych; w 1970 r. przeszedł na emeryturę. Dwoje z jego dzieci poszło w ślady ojca, lecz i oni nie pozostali w Prażkach. Tak na Walentym kończy się historia mieszkających w Prażkach Krychów, będących w służbie kolei. Dziś pozostało po nich i Reymoncie jedynie wspomnienie, kolej zaś pracuje nadal, tyle że w stacji *Wolbórka* nie ma ani dróżnika, ani zabytkowego XIX-wiecznego budynku dworcowego.

Name <i>Krych</i>	
Nachname	
Geburtsname (b. Ehefrau)	
Nennigste polenitzig (b. polenitzig)	
Vorname <i>Antoni</i>	
Initz	
Geboren am <i>5 April 1880</i>	
Urodzony w dn.	
in <i>Prażki, Gem. Będków</i>	
Kreish. <i>Tomaszów-Maz.</i>	
Starostwo pow. <i>Radom</i>	
Land <i>Polen</i>	
Kreis	
Land	
Kreis	
Beruf	erlernter wyuczony <i>Eisenbahnarbeiter</i>
Zawód	oswobodzony wykonywany <i>Penionder</i>
Religion	<i>Röm.-kat. - rzym.-kat.</i>
Wyznanie	
Volkszugehörigkeit	<i>Polen</i>
Przynależność państwowa	
Besondere Kennzeichen	<i>Keine - żadne</i>
Znaki szczególne	
VERMERKE UWAGI	

Kennort <i>Będków</i>	
Miejsce wystawienia	
<i>Tomaszów-Maz.</i>	Distrikt <i>Radom</i>
Starostwo powiat.	Okręg
Kennnummer <i>2236/43/215/25</i>	Gültig bis <i>30. IV. 1943</i>
Numer rozpoz.	Wzrost do
	
<i>Antoni Krych</i> Unterschrift des Kennkarteninhabers Podpis posiadacza karty rozpoznawczej	
Kennkarte ausgestellt am <i>29 IV. 1943</i>	
Karta rozpoznawcza wystawiona dnia	
Der Antragsbehörde übersandt am <i>27 IV. 1943</i>	
Wysłany władzy, załatwiającej wnioski w dniu	

Kennkarte Antoniego Krycha

wspomina go i innych w swoim diariuszu robotników pracujących na torze: „Caban, Jańca, [Józef] Krych, Łukasik, Uptas, Barcikowski, Szymor, Macuda, Chrusowski”. Również kolejarzem był jego młodszy brat Antoni (ur. 1880 r.), pracujący w funkcji robotnika kolejowego. Funkcja torowego była ciężkim kawałkiem chleba, lecz nie pozbawiona pewnych korzyści: „Lepiej było wtedy [tj. w zaborze carskim] niż później, za polskich czasów: dostawałem tyle przyobleczenia, że człowiek tego nie znosił, a potem co jakiś czas dodatkowa wypłata „nagranych” - opowiadał po latach Franciszek Łukasik.

otrzymał on nominację na dróżnika kolejowego, mimo że oboje byli analfabetami; takie traktowanie funkcjonariuszy kolei należało raczej do wyjątków. W związku z nominacją małżonkowie opuścili Prażki i trafili do Ignacowa pod Rozprzą. Kilkakrotnie zmieniając pobyt: Milejów, Kolużki i w końcu Będzelin, służyli jako dróżnicy do swojej emerytury. Praca dróżnika, mimo że nieporównanie lżejsza od tej na torze, wiązała się ze stałą gotowością do służby, obowiązkowością oraz także znajomością pewnych przepisów, których Józefowie musieli wyuczyć się na pamięć. Przechodząc na emeryturę