

JAK DO WÓD WOZEM III KLASY Z PRZESIADKAMI PODRÓŻOWANO... Z DZIEJÓW RUCHU PASAŻERSKIEGO NA LINII KOLEJOWEJ TARNÓW – NOWY SĄCZ – MUSZYNA DO 1914 ROKU

Tomasz Machowski

mgr; tel.: 608 196 660, e-mail: tomasz.machowski@gmail.com

Streszczenie. Uruchomienie linii kolejowej z Tarnowa przez Nowy Sącz i Muszynę do Leluchowa i dalej na Węgry było niezwykle ważnym wydarzeniem w historii miejscowości, które połączyła. Nowy szlak transportowy umożliwił nie tylko kontakt mieszkańców Nowego Sącza, Grybowa czy Piwnicznej „ze światem”, ale również w znaczącym stopniu ułatwił kuracjom dostęp do podszadeckich uzdrowisk, przyczyniając się do ich dynamicznego rozwoju. Prezentowany tekst opisuje funkcjonowanie połączeń pasażerskich na popularnej „krynicy”, począwszy od dnia ich uruchomienia do lata 1914 roku, kładąc nacisk przede wszystkim na takie aspekty, jak liczba i rodzaj połączeń, warunki podróżowania oraz rozbudowa niezbędnej infrastruktury. Najistotniejszym źródłem informacji w artykule jest dawna galicyjska prasa, drobiazgowo opisująca wszelkie zdarzenia zachodzące na wspomnianej linii. Tekst stanowi jednocześnie próbę uzupełnienia dotychczasowej wiedzy na temat funkcjonowania linii kolejowej Tarnów – Leluchów w okresie galicyjskim.

Słowa kluczowe: kolej, Tarnów – Leluchów, Nowy Sącz, Galicja

Wstęp

Spośród linii kolejowych o galicyjskim rodowodzie trasa z Tarnowa do Muszyny i dalej na południe do słowackiego Orłowa, czyli popularna, choć nie do końca prawidłowo nazywana „krynica”, ma stosunkowo dobrze udokumentowaną historię. Najważniejszym wydawnictwem jej poświęconym jest dwuczęściowa praca R. Stankiewicza i L. Zakrzewskiego¹. Wiele interesujących informacji można także odszukać w magazynach dla pasjonatów kolejnictwa oraz w publikacjach poświęconych historii i krajoznawstwu. Teksty te najczęściej skupiają się jednak na aspektach technicznych, w dużej mierze pomijając otoczkę towarzyszącą codziennemu funkcjonowaniu. I właśnie wszystkiemu temu, czego nie sposób wyczytać w oficjalnych dokumentach, wykazach i zestawieniach, a co tyczy się szeroko pojętej

¹ L. Zakrzewski, R. Stankiewicz, „Krynica” 1/2: dzieje linii kolejowej nr 96 Tarnów - Leluchów, wyd. Apland, 2010.

specyfiki ruchu pasażerskiego pomiędzy Tarnowem a Muszyną przed 1914 rokiem poświęcony jest niniejszy artykuł.

Najistotniejszym źródłem dostarczającym materiałów dla tak dobranego tematu jest ówczesna prasa, która szczegółowo, choć nie zawsze obiektywnie relacjonowała pracę galicyjskich kolejarzy. Spojrzenie na historię linii przez pryzmat artykułów, relacji i korespondencji może stanowić cenne uzupełnienie dotychczasowej wiedzy na temat dziejów „kryniczanki”. Z kolei nagromadzenie cytatów, z charakterystycznymi dla ówczesnych czasów językiem i obserwacjami, oprócz przekazywania informacji o funkcjonowaniu samej linii, doskonale oddaje wyjątkowy klimat minionej epoki.

Specyfika połączeń pasażerskich na opisywanej linii do 1914 roku

Pierwszy w historii rozkład jazdy pociągów pasażerskich na przestrzeni pomiędzy Tarnowem a Orłowem był nader skromny. Od sierpnia 1876 r. do dyspozycji podróżnych pozostawała zaledwie jedna para pociągów mieszanych na dobę. Z Tarnowa skład wyruszał o 13:39, aby po równo 5 godzinach jazdy dotrzeć do Nowego Sącza, a stamtąd, po dwudziestominutowym postoju, podążał dalej w kierunku granicy. Planowy przyjazd na stację Orłów wyznaczono na 22:25. W przeciwnym kierunku skład opuszczał Orłów o 3:40 rano i w Tarnowie meldował się dopiero o 11:44. Skład prowadził wagony I, II i III klasy. Skromna oferta nie odstraszyła pasażerów, w nieco ponad dwa tygodnie po uruchomieniu linii prasa raportowała: *ruch osobowy i towarowy na kolei Tarnowsko-Leluchowskiej przybrał większe rozmiary niż się tego pierwotnie przynajmniej na początku spodziewano. W ciągu ubiegłego tygodnia liczba osób, przesiadających się potem na kolej Karola Ludwika, wynosiła w pojedynczych dniach od 150-200, również oddawano bardzo wiele przesyłek, a przejętych przez kolej Karola Ludwika pakunków było nieraz przeszło 100².*

Prognozowano dalszy wzrost ruchu pasażerskiego, szczególnie w oparciu o popularność podszadeckich uzdrowisk: *(...) nasza publiczność niebawem przyjdzie do przekonania, że jazda koleją Leluchowsko-Tarnowską przerzynającą romantyczne okolice górskie z prawdziwą jest połączona przyjemnością. (...) Kolej jest tak zbudowaną, że już dziś mogą po niej jeździć wagony z nadzwyczajną szybkością, a podróżny wcale nie jest wystawiony na kołysanie się i ciągłe wstrząśnięcia³.*

Sukcesywnie zwiększał się także ruch towarowy, zarówno tranzytowy jak i lokalny. Rozkład jazdy już wkrótce, bo w maju 1877 r. uzupełniono o drugą, nocną parę pociągów. Były to również pociągi osobowo-towarowe, prowadzące wagony trzech różnych klas. Skład z Tarnowa wyruszał o 23:51 i w Orłowie meldował się o 9:11 następnego dnia. Pociąg powrotny wyruszał z Orłowa o 19:54, aby do miasta nad Białą i Dunajcem przybyć o 4:42. Co ciekawe, pociągi te kursowały jedynie dwa razy w tygodniu – w kierunku Węgier nocami z wtorku na

2 *Gazeta Lwowska*, nr 205 z 1876 r.

3 *Gazeta Lwowska*, nr 209 z 1876 r.

środe i z piątku na sobotę, z powrotem z poniedziałku na wtorek i z czwartku na piątek. W tym samym czasie, wychodząc naprzeciw potrzebom dojazdu do uzdrowisk, od 20 maja 1877 r. uruchomiono „pociągi spacerowe”, czyli dodatkową parę pomiędzy Tarnowem a Orłowem, kursującą jedynie w niedziele. Na krańcowych stacjach możliwa była przesiadka na pociągi w kierunku Budapesztu, Krakowa i Lwowa. Przez kilka kolejnych lat oferta przewozowa na opisywanej trasie nie ulegała znaczącym zmianom – w sezonie dojazd do uzdrowisk zapewniały dwie pary, poza nim jedna w ogóle nie kursowała (1880), lub była skrócona do relacji Tarnów – Nowy Sącz (1881). Dwie pary pociągów łączących Tarnów z Orłowem, uruchamiane także poza sezonem, pojawiły się w październiku 1883 r. W dalszym ciągu były to składy mieszane z wagonami osobowymi trzech różnych klas.

W połowie lat 80. liczba pociągów na „kryniczance” nieznacznie wzrosła. Wiosną 1885 r. podróżni mieli do dyspozycji już trzy pary połączeń pomiędzy Tarnowem a Muszyną, z czego dwie kategorii osobowej i jedną mieszaną. W przypadku niektórych podróży konieczne były przesiadki w Grybowie lub w Nowym Sączu, co wiązało się z uruchomieniem kolei transwersalnej i przez to zmienioną siatką połączeń. W niektórych relacjach, jak np. pomiędzy Lwowem a Orłowem, z biegiem czasu pojawiały się wagony bezpośrednie, udogodniające nierzadko kilkunastogodzinne podróże. Ostatnia dekada XIX wieku to dalszy przyrost liczby pociągów pasażerskich na „kryniczance”, podyktowany w szczególności popularnością beskidzkich uzdrowisk. Przykładowo od maja 1895 r. Tarnów z Orłowem w sezonie łączyły cztery pary pociągów osobowych, kursowały także dwie pary pomiędzy Stróżami a Nowym Sączem oraz po jednym pociągu w relacjach Tarnów – Nowy Sącz i Stróże – Tarnów. Od września do czerwca ruch, zwłaszcza na południowej części linii, był znacznie mniejszy. Podobny schemat połączeń obowiązywał właściwie do wybuchu wojny, z nieznacznymi zmianami, jakimi było chociażby uruchomienie dwóch par łączących Nowy Sącz ze Starym Sączem od maja 1900 r. Nie uległo zmianie także zestawienie składów – podróżni mieli do wyboru podróże wagonami I, II oraz III klasy.

Przy analizie siatki połączeń pasażerskich na „kryniczance” warto poświęcić nieco uwagi czasom przejazdu. Te początkowo wystawiały podróżnych na dużą próbę cierpliwości – według pierwszego rozkładu jazdy z 1876 r. podróż z Tarnowa do Nowego Sącza i z Nowego Sącza do Orłowa zajmowała odpowiednio 5 i około 3,5 godziny. Po doliczeniu do tego rozkładowych 20 minut postoju na nowosądeckiej stacji, dotarcie pociągiem z Tarnowa do Orłowa wymagało poświęcenia blisko 9 godzin. W kolejnych latach czas jazdy, przynajmniej w niektórych przypadkach, ulegał skróceniu. Przykładowo sezonowa para pociągów kursująca od czerwca 1880 r. pokonywała całą trasę w niewiele ponad 6 godzin, podobny czas przejazdu do Tarnowa miał wspomniany „pociąg kąpielowy” z 1877 r.

Tabela 1. Zestawienie najkrótszych połączeń pomiędzy wybranymi miastami Galicji a uzdrowiskami Beskidu Sądeckiego, w oparciu o rozkład jazdy obowiązujący od 1 maja 1894 r.

Stacja pocz.	Odjazd	Stacja docelowa	Przyjazd	Czas jazdy	Przez	Cena biletu w złr.			
						I kl.	II kl.	III kl.	
Kraków	7:07	Stary Sącz (Szczawnica)	12:14	5	Tarnów	6,59	4,38	2,20	
	10:38		17:02	6		5,36	3,57	1,79	
	22:55		6:09	7		5,36	3,57	1,79	
	7:07	Muszyna- Krynica	13:34	6	Tarnów	8,88	5,91	2,96	
	10:38		18:23	8		7,65	5,10	2,55	
	22:55		7:30	8		7,65	5,10	2,55	
Tarnów	2:55	Stary Sącz (Szczawnica)	6:09	3	Stróże	3,06	2,04	1,02	
	5:15		9:03	4					
	8:56		12:14	3					
	13:43		17:02	3					
	2:55	Muszyna- Krynica	7:30	5	Stróże	4,59	3,06	1,53	
	5:15		10:36	5					
	8:56		13:34	5					
	13:43		18:23	5					
Przemysł	21:44	Stary Sącz (Szczawnica)	6:09	8	Tarnów	9,18	6,12	3,06	
	0:25		9:03	9		11,86	7,91	3,96	
	7:25		17:02	10		9,18	6,12	3,06	
	0:25	Muszyna- Krynica	9:03	9	Jasło	9,18	6,12	3,06	
	21:44		7:30	10	Tarnów	10,71	7,14	3,57	
	0:25		10:36	10		13,39	8,93	4,47	
	7:25		18:23	11	Jasło	10,71	7,14	3,57	
	0:25		10:36	10		10,71	7,14	3,57	
Lwów	18:55	Stary Sącz (Szczawnica)	6:09	11	Tarnów	12,24	8,16	4,08	
	22:10		9:03	11		16,81	11,22	5,61	
	4:50		17:02	12		12,24	8,16	4,08	
	22:10	Muszyna- Krynica	9:03	11	Jasło	13,77	9,18	4,59	
	18:55		7:30	13	Tarnów	13,77	9,18	4,59	
	22:10		10:36	12		18,32	12,24	6,12	
	4:50		18:23	14	Jasło	13,77	9,18	4,59	
	22:10		10:36	12		15,30	10,20	5,10	
Muszyna- Krynica	6:39	Kraków	14:25	8	Tarnów	7,65	5,10	2,55	
	14:24		21:42	7		8,88	5,91	2,96	
	20:05		5:00	9		7,65	5,10	2,55	
	6:39	Tarnów	11:34	5	Stróże	4,59	3,06	1,53	
	14:24		19:47	5					
	17:31		22:50	5					
	20:05		0:48	5					
	6:39	Przemysł	17:38	11	Tarnów	10,71	7,14	3,57	
	17:31		3:07	10		10,39	8,93	4,47	
	20:05		5:52	10		10,71	7,14	3,57	
	14:34		3:07	13		Jasło	10,71	7,14	3,57
	6:39	Lwów	21:00	14	Tarnów	13,75	9,18	4,59	
	17:31		5:25	12		18,32	12,24	6,12	
	20:05		9:00	13		13,75	9,18	4,59	
	14:34		5:25	15		Jasło	15,25	10,20	5,10

Źródło: Opracowanie własne w oparciu o Rozkład jazdy dla ruchu osobowego na szlakach w Galicji i na Bukowinie z 1894 r. W przeciwieństwie do oryginału zastosowano współczesny zapis godzin popołudniowych. Kursywą oznaczono połączenia możliwe do zrealizowania jedynie w sezonie letnim (czerwiec – wrzesień).

Na długi czas jazdy w początkowym okresie eksploatacji linii znaczny wpływ wywierał charakter pociągów. Wagony towarowe, z których zestawiane były składy mieszane, zwiększały masę pociągu, a ponadto wymagały dodatkowej pracy manewrowej na stacjach pośrednich. Pierwszy czynnik obniżał prędkość pociągów, drugi wydłużał postoje. Różnica uwidoczniła się po wprowadzeniu połączeń kategorii osobowej – na przykład w 1894 r. możliwe było przejechanie całej trasy z Tarnowa do Orłowa już w blisko 5 godzin. Do okresu bezpośrednio poprzedzającego I wojnę światową czas przejazdu udało się jeszcze nieco obniżyć, co pozwoliło na pokonywanie odcinka Muszyna – Tarnów nawet w 4 godziny.

Obsługa pasażerów i warunki podróżowania

W powszechnie spotykanej dziś opinii „stara” austriacka kolej była przedsiębiorstwem sprawnym, doskonale zarządzanym, w którym wszystko działało jak w zegarku. Przysłowiowy czasomierz przetrwał także w nieco bezkrytycznie powtarzanym porzekadle o możliwości regulowania w oparciu o godziny przyjazdów i odjazdów pociągów. Inny obraz kolei, raczej odległy od idyllicznego, wyłania się z lektury artykułów prasowych z epoki⁴, a linia wiodąca dolinami Białej i Popradu nie jest tu wyjątkiem, bez względu na to, czy pozostawała w rękach prywatnych, czy pod zarządem kolei państwowej. Na pierwsze uciążliwości zwrócono uwagę jeszcze w 1876 r., tuż po uruchomieniu połączeń pasażerskich. Rozkład jazdy został ułożony w taki sposób, że podróż z Tarnowa do Koszyc zawierała łącznie dziesięciogodzinną przerwę na stacjach w Orłowie i Preszowie. Droga powrotna przedstawiała się jeszcze gorzej, jeśli uwzględnić łącznie aż 28 godzin oczekiwania na przesiadki na wymienionych wcześniej stacjach⁵. Połączenie z Węgrami poprawiano, jednak znaczniejsza zmiana jakościowa nastąpiła po uruchomieniu bezpośrednich wagonów I i II klasy z Krakowa do Budapesztu 1 maja 1902 r. Jak zapewniała Dyrekcja Kolei w Krakowie, podróż *i droga i uciążliwa* odtąd miała stać się *i tania i wygodna*, a dystans pomiędzy Wisłą i Dunajem można było pokonać w niespełna 14 godzin⁶.

Z czasem jedną z najważniejszych grup podróżnych, a na pewno mającą największe przełożenie na wizerunek kolei w galicyjskich dziennikach, stali się kuracjusze podążający do uzdrowisk Beskidu Sądeckiego. Nie dziwi zatem częsta obecność artykułów, w których *publiczność wyjeżdżająca do wód i na letnie mieszkania zwraca się (...) z licznymi zażaleniami na brak wagonów komunikacji bezpośredniej. Szczególniej potrzeba ta daje się odczuć na linii Kraków – Tarnów – Muszyna – Krynica. Na linii tej, na którą setki podróżnych w obecnej porze wyjeżdża, istnieje tylko przy nowym pociągu jeden wagon bezpośredni II klasy, podczas gdy wszystkie inne pociągi wozów wprost nie mają*. Apelowaw-

4 Należy przy tym mieć na uwadze dużą stronniczość ówczesnej prasy, która niejednokrotnie stawiała się miejscem wzajemnego wytykania błędów i uchybień, nie tylko w kwestiach związanych z koleją. Autor tekstu starał się weryfikować przytaczane doniesienia i konfrontować z opisami zamieszczanymi w innych tytułach tam, gdzie to było możliwe.

5 *Gazeta Lwowska*, nr 194 z 1876 r.

6 *Nowa Reforma*, nr 31 i 123 z 1902 r.

no do krakowskiej Dyrekcji Kolei o uruchomienie wagonów bezpośrednich, gdyż (...) *Na dworcu kolejowym w Tarnowie przy każdym pociągu rozgrywają się obecnie sceny z Dantejskiego piekła z powodu braku takiego zarządzenia i krótkości postoju*⁷. Zwracano też uwagę na niewystarczającą *ogładę towarzyską* obsługi pociągów, co dość dobrze charakteryzuje specyfikę klienta korzystającego z ówczesnych połączeń w kierunku Muszyny⁸. Do 1914 r. mniej lub bardziej obiektywnie opisywana uciążliwość przesiadek w Tarnowie jeszcze wielokrotnie przewijała się przez łamy lokalnych czasopism.

Kolej nie zawsze radziła sobie z natłokiem podróżnych w okresach szczytowych przewozowych, w przypadku linii Tarnów – Muszyna przypadających na przełom sierpnia i września. W 1884 r. *nadzwyczajne przepełnienie pociągów* miało powodować *zejście się końca sezonu z wędrówką rodziców, którzy odwożą dzieci do szkół i przejeściem*, po raz pierwszy w historii, podróżnych powracających z Iwonicza i Rymanowa na kolei transwersalnej. Wyrażano przy tym nadzieję, że *dyrekcja kolei rządowych usunie na przyszłość tę niedogodność, która w tym roku szczególnie przez wyjątkowy zbieg okoliczności daje się odczuć*, gdyż *osoby powracające z kąpiel, (...) umęczeniem w tak niedogodnej, zwłaszcza nocnej podróży, mogą sobie zaszkodzić po odbyciu kuracy*⁹. Wbrew życzeniom problem często powracał kolejnych latach, a do katalogu uciążliwości poza tłokiem, w którym *kobiety wracające z wód krynickich i szczawnickich mdlały*, dorzucano pozostającą wiele do życzenia czystość wagonów, niekompetencję konduktorów oraz brak wydzielonych przedziałów dla palących, *nie każdy bowiem z podróżnych znieść może dymu z fajek góralskich*¹⁰. O tym, że kwestia dobrej dostępności sądeckich uzdrowisk pozostawała w kręgu żywego zainteresowania świadczy fakt odnotowywania i jednocześnie komentowania niemal każdej zmiany w rozkładzie jazdy czy w zestawieniu składów na opisywanej linii. Te z kolei nie zawsze odpowiadały potrzebom – jeśli wierzyć relacji jednego z podróżnych, wagony osobowe kursujące na „krynyczance” pod koniec XIX stulecia bywały *przerobione ze znanych, na zielono malowanych, a noszących napis: „40 Mann oder 6 Pferde”* i swoje najlepsze lata spędziły na kolejach niemieckich i czeskich¹¹.

Przedmiotem krytycznych uwag wielokrotnie stawała się infrastruktura stacyjna. W publikowanych artykułach piętnowano zarówno jej stan techniczny, jak i samo funkcjonowanie. Skarżono się między innymi na obsługę stacji Bogoniowice-Ciężkowice, gdzie (...) *zamykają poczekalnię przed przyściem pociągów, a stać każą wszystkim jadącym lub czekającym w sieni przechodniej, gdzie ważą pakunki i sprzedają bilety, lub na polu wśród mrozu, a otwierają główną poczekalnię dopiero wtedy, aż ktoś na 10 minut przed odejściem pociągu zakupi bilet II klasy*¹². Równie nieprzychylną reakcję w kilka lat później wywołało podniesienie kategorii poczekalni z II klasy na I przy jednoczesnym urządzeniu nowej poczekalni II klasy w restauracji na stacji w Stróżach. Posunięcie takie spowodowało, jeśli wierzyć ówczesnym dziennikarzom, znaczne pogorszenie

7 *Nowa Reforma*, nr 152 z 1905 r.

8 Tamże.

9 *Czas*, nr 202 z 1884 r.

10 *Kurjer Lwowski*, nr 256 z 1888 r.

11 *Kurjer Lwowski*, nr 248 z 1892 r.

12 *Nowa Reforma*, nr 23 z 1903 r.

warunków podróżowania: (...) gdzie ma się schronić podróżująca publiczność II klasy, szczególnie pannie, dzieci i chorzy kuracjusze, gdy dłużej im czekać wypadnie lub wygodnie spocząć – czy na stołkach w restauracji, nagabywani przez kelnerów wiecznej „Czem mogę służyć?” Gdzie mają wypakować podróżujący swe zapasy żywności przyboczne czy na stole restauracyjnym? (...). Sala restauracji II klasy w Stróżach jest za mała, ma zaledwie 2 stoły, trzeci stale zajęty przez restauratorkę z rodziną, więc zrobienie z tej ciasnej restauracji jeszcze poczekalni jest dla publiczności wysoce niewygodne, a niemoralnym jest zmuszać ją do wydatków (...) ¹³. Problemy z dostępnością poczekalni dla podróżnych posiadających bilety różnych klas przebiły się do prasy jeszcze w przypadku Łowcówka-Pleśnej ¹⁴, a występowały zapewne także i na innych stacjach opisywanej linii.

Od czasowej niedostępności poczekalni gorszy mógł być tylko jej brak. Z takim problemem przez długi czas mierzyli się pasażerowie korzystający z przystanku Piwniczna Miasto, cieszącego się znacznie większą popularnością niż stacja Piwniczna, oddalona od centrum miasteczka. Nawet pomimo wielokrotnie składanych deklaracji ze strony krakowskiej dyrekcji kolejowej i zobowiązania miejscowej gminy o sfinansowaniu części inwestycji, sprawa ciągnęła się latami ¹⁵.

Wypadki i przerwy w ruchu pociągów

Wiele przypadków niedotrzymania rozkładów jazdy wynikało z przyczyn losowych, niezależnych od pracowników kolei, a nieraz wręcz pomimo ich heroicznych wysiłków. Najczęściej sprawcami opóźnień czy nawet kilkudniowych przerw w podróży na opisywanej linii były zjawiska atmosferyczne, na czele z powodziami i zamieciami śnieżnymi. Wskutek tej pierwszej przyczyny trasa utraciła przejezdność na przykład w 1903 r., po zalaniu toru przez Białą w okolicach Pleśnej ¹⁶. Pociągi w dolinie Popradu stanęły na dłużej latem dziesięć lat później – wylew rzeki spowodował podmycie toru w okolicach Rytra i Piwnicznej. Przerwy w regularnym ruchu trwały kilka dni ¹⁷. Podróżnym dał się we znaki również atak zimy w styczniu 1907 r., kiedy sparaliżowany został ruch pomiędzy Tarnowem i Nowym Sączem. Jeden z pociągów do Tarnowa został zatrzymany w Pleśnej na 12 godzin, a do walki z żywiołem skierowano kilkadziesiąt osób ze służby kolejowej ¹⁸.

Sporo problemów sądeckim kolejarzom przysparzało osuwanie się ziemi i skał na tory, najczęściej przydarzające się na odcinku pomiędzy Piwniczną a Muszyną, w miejscach, gdzie liniaprzeciska się pomiędzy skalistymi zboczami a Popradem ¹⁹.

13 *Nowa Reforma*, nr 309 z 1907 r.

14 *Nowa Reforma*, nr 365 z 1907 r.

15 *Związek Chłopski*, nr 22 z 1903 r., także *Kurjer Lwowski*, nr 41 z 1905 r.

16 *Nowa Reforma*, nr 159 z 1903 r.

17 *Gazeta Lwowska*, nr 165 z 1913 r., także *Nowa Reforma*, nr 332 z 1913 r.

18 *Nowa Reforma*, nr 6 z 1907 r.

19 Warto podkreślić, że problem ten występuje do dziś, choć nie na tak dużą skalę. Pomimo zastosowania nowoczesnych rozwiązań zabezpieczających tor i biegnącą obok drogę, w wykazach ostrzeżeń dla maszynistów nadal zachowały się zapisy o konieczności zachowania szczególnej ostrożności z uwagi na odpadające odłamki skalne.

Sytuacja taka przydarzyła się 13 września 1906 r.: *niespełna 5 minut przed nadejściem pociągu, jadącego z Orłowa do Nowego Sącza, rano o godzinie 5, pełniący służbę tymczasowy naczelnik p. Derechowski i budnik Wolnik na stacji Żegiestów-Zdrój usłyszeli przeciągły szum i stuk okropny (...). Pokazało się bowiem, że kawał zwietrziałej skały, mającej około 5 metrów kubicznych, oderwał się tuż nad torem (...). Potężny odłam spadł na tor kolejowy tuż za tunelem od strony przystanku Żegiestów-Zdrój. Maszynista spostrzegł zdala dawany sygnał, zwolnił bieg (...), uderzył w kamień szczęśliwie i pojechał dalej bez szwanku. Nad głowami przerażonych podróżnych zawisła warstwa kamieni, które zatrzymały się na kruchem, prowizorycznym podmurowaniu (...)*²⁰. Co ciekawe, tekst ten spowodował reakcję ze strony krakowskiej Dyrekcji Kolejowej, zamieszczoną kilkanaście numerów później. Głos zabral sam dyrektor Horoszkiewicz, dementując większość wcześniejszych doniesień. Odłamek skalny miał mieć zaledwie 1,3 metra sześciennego objętości, zatrzymał się obok toru, przez co parowóz nieznacznie o niego zahaczył, a zaistniała sytuacja nie była wynikiem zaniedbania ze strony służb kolejowych, na bieżąco dbających o właściwy stan ścian przekopów i murów oporowych²¹. Rok później sytuacja powtórzyła się w bliżej niesprecyzowanym miejscu na odcinku Żegiestów – Muszyna. Komunikat prasowy lakonicznie wspominał o całkowitym wstrzymaniu ruchu pociągów towarowych. Przewóz osób, pakunków i przesyłek pospiesznych o wadze nie przekraczającej 50 kg był możliwy w przypadku jednej pary pociągów – podróżni zmuszeni byli przechodzić pomiędzy składami pieszo, natomiast przesyłki przenoszono. Dwie kolejne pary pociągów od strony Nowego Sącza docierały jedynie do Żegiestowa, bez możliwości kontynuowania podróży²². Trasę całkowicie udroźniono po kilku dniach.

Linie szczęśliwie omijały poważniejsze katastrofy, znacznie częstsze na trasach o większym obciążeniu ruchem, jak chociażby sąsiednia Kolej Karola Ludwika. Przydarzające się wypadki i kolizje najczęściej kończyły się na opatrzeniu lekko rannych osób i kilkugodzinnej przerwie w ruchu. Podobnie jak na innych galicyjskich liniach zdarzały się także wypadki śmiertelne z udziałem osób postronnych, które wskutek własnej nieostrożności dostały się pod koła pociągów.

Wypadkiem, któremu warto poświęcić nieco więcej uwagi z racji dość nietypowego przebiegu, było zderzenie wagonów pociągu towarowego ze składem osobowym w okolicach przystanku Nowy Sącz Miasto na linii do Chabówki w lipcu 1903 r. Wagony oderwały się od pociągu towarowego podążającego z Nowego Sącza do Tarnowa na wzniesieniu pomiędzy Kamionką Wielką a Ptaszkową. Parowóz, mający problemy z podjazdem pod górę stanął, a podczas prób ruszenia doszło do rozrwania sprzęgu przy jednym z wagonów. W efekcie około godziny 23:40 trzynaście wagonów towarowych załadowanych drewnem, cegłami i workami z mąką zbiegło w dół w kierunku Nowego Sącza. Pomimo prób zatrzymania uciekającego składu płozami hamulcowymi a nawet słupem telegraficznym ułożonym w poprzek toru, przejechał on z dużą prędkością²³ blisko 15 kilometrów, a po skierowaniu się na linię

20 *Nowa Reforma*, nr 210 z 1906 r.

21 *Nowa Reforma*, nr 223 z 1906 r.

22 *Nowa Reforma*, nr 162 z 1907 r.

23 W relacjach prasowych pierwotnie pojawiała się prędkość 120 km/h, która następnie „urosla” do 300 km/h, co doskonale oddaje skłonność do wyolbrzymiania niektórych detali, powszechnie spotykaną u ówczesnych redaktorów.

w kierunku Chabówki uderzył w tył zatrzymanego pociągu osobowego nr 1216 do Krakowa. Jak relacjonowano, *na torze utworzyła się piramida z potrząskanych wozów. (...) 6 wozów towarowych i 4 osobowe strząskane na drzazgi. Jeden wóz żelazny tak pogięty, jakby był jak z ciasta. Cegła, znajdująca się w jednym wozie, startła się na mialki proszek. Ostatnie wozy pociągu osobowego nie były obsadzone, wskutek czego nikt z ludzi nie utracił życia. Konduktor sygnałowy zdołał na czas wyskoczyć*²⁴. Bilans katastrofy szczęśliwie zamknął się kilkunastu rannych osobach.

Tabela 2. Wybrane wypadki na linii Tarnów - Muszyna w okresie do 1914 r.

L.p.	Data	Miejsce	Opis	Bilans strat	Przyczyna i dodatkowe informacje
1.	4.10.1891	Tuchów, w obrębie stacji	Zderzenie pociągów osobowych nr 413 i 416	Lekko rannych 4 podróżnych i 2 pracowników kolei, nieznaczne uszkodzenie taboru	Błędne ułożenie zwrotnicy
2.	17.07.1901	Ciężkowice - Bobowa	Wyskoczenie z toru przednich osi parowozu od pociągu osobowego nr 614	Uszkodzenie wykolejonego parowozu, brak rannych	Opóźnienie pociągu około 3 godz. Lokomotywa zastępcza od pociągu towarowego z Bobowej
3.	31.07.1903	Ptaszkowa – Kamionka i okolice p.o. Nowy Sącz Miasto	Rozerwanie składu i zbiegnięcie 13 wagonów pociągu towarowego nr 675	W wyniku zderzenia z pociągiem osobowym kilkanaście osób rannych, z czego 3 ciężko, zniszczenie taboru	Wadliwy sprzęg przy jednym z wagonów.
4.	7.07.1905	Tuchów – Łowczówek -Pleśna	Wykolejenie 3 ostatnich wagonów pociągu towarowego nr 682	Uszkodzenie toru, lekko ranny konduktor po wyskoczeniu z ostatniego wagonu	Przerwa w ruchu około 2 dni
5.	27.06.1906	Pławna - Ciężkowice	Zderzenie pociągu osobowego nr 617 z furmanką w obrębie przejazdu kolejowego	Śmierć woźnicy na miejscu	Ominięcie zamkniętych szlabanów, jak spekulowano, przez konie podczas gdy woźnica spał
6.	13.03.1907	Bogoniowice-Ciężkowice, w obrębie stacji	Wykolejenie lokomotywy i 7 wagonów pociągu osobowego nr 619	Uszkodzenie taboru, brak rannych	Błędne ułożenie zwrotnicy. Przerwa w ruchu około 1 dnia
7.	22.03.1907	Piwniczna - Muszyna	Wykolejenie 5 wagonów pociągu towarowego nr 682	Uszkodzenie taboru, brak rannych	Wstrzymanie ruchu towarowego na 24 godziny, znaczące opóźnienia w ruchu osobowym

Źródło: Opracowanie własne w oparciu o: *Nowa Reforma*, nr 227 z 1891 r., *Gazeta Lwowska*, nr 164 z 1901 r., *Nowa Reforma* nr 152 z 1905 r., *Nowa Reforma* nr 149 z 1906 r., *Nowa Reforma*, nr 120 z 1907 r., *Kurjer Lwowski*, nr 147 z 1907 r.

24 *Kurjer Lwowski*, nr 212 i 214 z 1903 r.

Śledztwo wykazało, że urwał się sprzęg u jednego w (...) pociągu wozu węgierskiej kolei koszyckiej. Jak zauważano, *materiał wozowy kolei koszyckiej jest stary i zniszczony, a już ów holenderski system spajania wozów zapomocą prętów stalowych jest jeden z najgorszych*²⁵. Katastrofa obnażyła także niewydolność systemu ostrzegania o podobnych wypadkach: *budnik pod Ptaszkową natychmiast dał sygnały dzwonekami. Lecz zanim sygnał ten, nieodpowiednio długi (...) doszedł do Kamionki, wozy już tam były (...). Nadmiar złego sygnał >>wozy uciekły<< nie daje pojęcia o tem, skąd uciekły i w którą stronę się poruszają*²⁶. Tłumaczy to zachowanie dróżnika z posterunku pomiędzy Nowym Sączem a Marcinkowicami, który otrzymał taki sygnał, zatrzymał pociąg osobowy sądząc, że do zbiegnięcia doszło na wzniesieniu w kierunku Chabówki. Pracowników kolei pełniących służbę feralnej nocy broniono w prasie, winą za wypadek obarczając przede wszystkim przestarzałe przepisy i nadmierne oszczędności na ludziach i sprzęcie, wprowadzane przez ministerstwo i krakowską dyrekcję kolei²⁷.

Rozbudowa infrastruktury obsługi ruchu pasażerskiego

W momencie uruchomienia linii, pomiędzy Tarnowem a Muszyną znajdowało się, nie licząc początkowej i końcowej, trzynaście stacji pośrednich. Stosunkowo szybko, bo już w 1879 r. otwarto pierwszy na trasie przystanek osobowy Żegiestów Zdrój, znacznie ułatwiający dostęp do tamtejszego uzdrowiska²⁸. Od lipca 1889 r. przystanek osobowy, położony o wiele bliżej centrum miasteczka niż istniejąca stacja, posiadała także Piwniczna. Jedyną nową stację na całym opisywanym odcinku zlokalizowano w Stróżach, w ramach budowy fragmentu kolei transwersalnej do Zagórza. Oddano ją do użytku równocześnie z otwarciem tego odcinka 20 sierpnia 1884 r. Co ciekawe, Stróże zaczęły obsługiwać ruch pasażerski, w tym jako stacja przesiadkowa na pociągi w kierunku Jasła, dopiero 1 października 1886 r., wcześniej tę funkcję pełnił Grybów²⁹. Nie umknęło to uwadze prasy, która opisując podróż z Krakowa do podkrośnieńskich uzdrowisk donosiła, że biletu wprost do Iwonicza zapłacić nie można, tylko co najwyżej do Grybowa, a co osobliwe, że bagaż można wprost do Iwonicza ekspediować. Dlaczego zaś każą nam dojeżdżać aż do Grybowa, należy także do kolejowych tajemnic, droga bowiem wiedzie przez stację Stróże do Grybowa, poczem, jadąc do Iwonicza, na powrót do tejże stacji Stróże nawracamy (...)³⁰. Najprawdopodobniej sytuacja taka wynikała z braku odpowiedniej infrastruktury w Stróżach, o czym może świadczyć fakt, że już wiosną

25 Tamże.

26 Tamże.

27 *Kurjer Lwowski*, nr 215 z 1903 r.

28 Rozkład jazdy obowiązujący od 15 czerwca 1878 r. zakładał minutowy postój pociągów „przy budce nr 105”, co pokazuje, że możliwość wsiadania i wysiadania w Żegiestowie-Zdroju wywalczone jeszcze przed oficjalnym oddaniem przystanku do użytku. Por. *Gazeta Lwowska*, nr 131 z 1878 r.

29 *Kurjer Lwowski*, nr 265 z 1886 r.

30 *Kurjer Lwowski*, nr 216 z 1885 r.

1885 r., zaledwie w kilka miesięcy po uruchomieniu tamtejszej stacji, pojawiły się ogłoszenia o przetargu na jej rozbudowę³¹.

Uzupełnianie opisywanej linii w nowe miejsca postoju pociągównabrało nieco dynamiki dopiero po jej całkowitym przejściu przez państwo. Do wybuchu I wojny światowej udało się uruchomić łącznie 7 nowych przystanków. O ich budowę najusilniej zabiegali przedstawiciele lokalnych społeczności, dostrzegając w tym szansę na rozwój okolic poprzez usprawnienie kontaktu z miastami położonymi przy linii. Przekładało się to na ułatwienie dojazdu do urzędów i zapewnienie nowych rynków zbytu dla produktów oraz płodów rolnych. W przypadku linii Tarnów – Muszyna równie często podnoszonym argumentem za utworzeniem dodatkowych miejsc postoju pociągów było spodziewane ożywienie ruchu turystycznego i uzdrowiskowego. Spora jak na owe czasy popularność doliny Popradu sprawiała, że argumentacja taka nie była pozbawiona podstaw. Jeśli wierzyć ówczesnej prasie opisującej przypadek Barcic, to właśnie utworzenie przystanku i uruchomienie składnicy pocztowej stało się dużym impulsem rozwojowym dla tej miejscowości. Katalog atrakcji dla letników spędzających czas w Barcicach był urozmaicony – od wędrówek górskich i kąpeli w Popradzie, poprzez zwiedzanie zabytków Starego Sącza, po wyjazdy „na kawę” do Żegiestowa i Krynicy, które stały się możliwe właśnie dzięki połączeniom kolejowym³².

Jako przykład zabiegów o utworzenie przystanku na „kryniczance” może posłużyć Wierchomla. Wiosną 1885 r. światło dzienne ujrzała petycja skierowana do Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowej, w której podnoszono, że (...) *mieszkańcy z okolic Wierchomli wielkiej w czasie pory zimowej nawet do lekarza, którego siedzibą jest Muszyna lub Sącz, dostać się nie mogą, a pomimo iż przy samej linii kolei żelaznej mieszkają, z dobrodziejstwa ułatwionej komunikacji nie korzystają, co tem jest przykrejszem, że mając tuż kolej, która kilka razy dziennie przechodzi, muszą pieszo lub wozami drogą około 25 kilometrów wijącą się wzdłuż nasypu kolejowego (...) przebywać. (...) Okolica Wierchomli wielkiej obfituje w tracie, na których materiał wyrabiany, mógłby być koleją transportowany, podczas gdy dzisiaj dowozi się takowy do linii kolejowej (...) aby przy nastaniu większej wody spławić go rzeką Popradem (...). Oprócz tego są w okolicy rozległe opodal kolei żelaznej położone lasy rządowe i funduszowe, których przestrzeń parę tysięcy morgów wynos, i drzewo z takowych, które teraz dla braku komunikacji żadnego odbytu nie ma, mogłoby wielce przyczynić się do powiększenia ruchu (...)*³³. Warto podkreślić, że w utworzenie przystanku w Wierchomli włączyły się *gminy okoliczne wspólnie z obszarami dworskimi, do których przyłączyły się gminy sąsiednich Węgier*³⁴, a planowaną inwestycję jako niezbędną wskazał także krynicki sąd powiatowy, co dość wyraźnie pokazuje skalę zaangażowania różnych osób i instytucji. Żmudne starania zakończyły się sukcesem, choć dopiero po przeszło dekadzie. Pociągi w Wierchomli zaczęły się regularnie zatrzymywać pod koniec 1896 r.

31 *Gazeta Lwowska*, nr 100 i 128 z 1885 r.

32 *Nowa Reforma*, nr 282 z 1914 r.

33 *Czas*, nr 114 z 1885 r.

34 Tamże.

Nowe przystanki osobowe lokalizowano zwykle przy istniejących już budkach dróżników, których fragmenty adaptowano na pomieszczenia kasowe. W nich prowadzono sprzedaż biletów, natomiast nadanie przesyłek możliwe było za opłatą w stacji odbioru. Do dyspozycji podróżnych pozostawał także peron, najczęściej będący zwykłym, utwardzonym fragmentem gruntu położonym równolegle do toru, nie wyższym niż poziom głównki szyny.

Tabela 3. Stacje i przystanki osobowe na linii Tarnów - Muszyna do 1914 r.

Km linii	Nazwa	Rodzaj	Data otwarcia	Uwagi
0,0	Tarnów	stacja węzłowa (od 1876 r.)	20.02.1856	Stacja Kolei Karola Ludwika (Kraków – Lwów)
10,6	Łowczówek-Pleśna	stacja	18.08.1876	
15,5	Łowczów	przystanek osobowy	10.07.1903	
20,9	Tuchów	stacja	18.08.1876	
31,8	Gromnik	stacja	18.08.1876	
36,2	Bogoniowice-Ciężkowice	stacja	18.08.1876	
42,1	Pławna	przystanek osobowy	10.10.1901	Przy strażnicy kolejowej nr 36
47,3	Bobowa	stacja	18.08.1876	
49,0	Bobowa Miasto	przystanek osobowy	15.05.1903	
50,5	Jankowa	przystanek osobowy	15.08.1896	Przy strażnicy kolejowej nr 44
57,3	Stróże	stacja węzłowa	20.08.1884	Otwarcie stacji dla ruchu pasażerskiego 1 października 1886 r., po wcześniejszej dodatkowej rozbudowie
61,0	Grybów	stacja	18.08.1876	
71,7	Ptaszkowa	stacja	18.08.1876	
80,6	Kamionka Wielka	stacja	18.08.1876	1.05.1912 r. zmieniono nazwę z „Kamionka” na „Kamionka Wieka”
88,1	Nowy Sącz	stacja węzłowa (od 1884 r.)	18.08.1876	
95,3	Stary Sącz	stacja	18.08.1876	
98,8	Barcice	przystanek osobowy	10.10.1899	
104,6	Rytko	stacja	18.08.1876	
110,9	Piwniczna Miasto	przystanek osobowy	1.07.1889	
113,2	Piwniczna	stacja	18.08.1876	
118,8	Wierchomla	przystanek osobowy	1.12.1896	
126,0	Żegiestów	stacja	18.08.1876	
128,2	Żegiestów Zdrój	przystanek osobowy	1879	Postoje pociągów przy budce strażniczej od czerwca 1878 r. Przystanek czynny w sezonie letnim
133,6	Milik	przystanek osobowy	1.05.1914	
138,7	Muszyna	stacja węzłowa (od 1911 r.)	18.08.1876	1.05.1911 r. zmieniono nazwę z „Muszyna-Krynica” na „Muszyna”

Źródło: Opracowanie własne w oparciu o komunikaty zamieszczone w: *Czas*, nr 143 z 1889 r., *Dziennik Krakowski*, nr 186 z 1896 r., *Gazeta Narodowa*, nr 322 z 1896 r., *Wiener Zeitung*, nr 227 z 1899 r., *Gazeta Lwowska*, nr 243 z 1901 r., *Nowa Reforma*, nr 109 i 149 z 1903 r., *Pogoń*, nr 17 z 1914 r.

Odrębnym tematem, wartym szerszego opracowania jest kwestia rozbudowy sieci kolejowej w oparciu o trasę z Tarnowa do Muszyny. Do 1914 r. do rangi węzłów urosły jedynie trzy stacje – Nowy Sącz i wspomniane wcześniej Stróże, dzięki budowie kolei transwersalnej, oraz Muszyna, za sprawą uruchomieniakrótkiej, ale niezwykle pożądanej w ruchu pasażerskim linii kolejowej do Krynicy. Znaczącą inwestycją była także budowa drugiego toru na najtrudniejszym odcinku trasy ze Stróż do Nowego Sącza, który stał się wąskim gardłem po otwarciu kolei transwersalnej: *Największe parowozy górskie przeprowadzają przez dział wód w Ptaszkowy pociągi przeciętnej wagi 300 t, mniejsze zaś parowozy 200 t, od Tarnowa zaś do Grybowa ciągną one 650 względnie 420 t. W zwykłych warunkach ruchu wypada przeto każdy pociąg nadeszły z Tarnowa dzielić w Grybowie na dwa pociągi; w nadzwyczajnych zaś wypadkach nie dałoby się tak łatwo powiększyć obecnego ruchu*³⁵. Na rozbudowę naciskały też „kręgi wojskowe”, obawiając się obniżonej przepustowości tego fragmentu trasy na wypadek mobilizacji. Inwestycję realizowano etapami – najpierw na odcinku Stróże – Grybów przy jednoczesnej rozbudowie tej pierwszej stacji, z zakończeniem w 1886 r., następnie pomiędzy Grybowem a Nowym Sączem. Na realizację tego odcinka oferty wniosło 6 przedsiębiorstw, rozstrzygnięcie nastąpiło 10 lipca 1886 roku³⁶. Prace budowlane rozpoczęto jeszcze tego samego roku, przy udziale znacznej liczby robotników sprowadzonych z Włoch³⁷.

Pomimo starań, nasilonych szczególnie od początku XX stulecia, nie udało się zrealizować innych projektów nowych linii kolejowych. Najwięcej uwagi poświęcano pomysłowi doprowadzenia kolei do Szczawnicy lub Krościenka nad Dunajcem, cieszących się sporym powodzeniem wśród galicyjskich kuracjuszy. Pod uwagę brano co najmniej kilka wariantów trasy – stacją początkową miał być Nowy Sącz, Stary Sącz lub Piwniczna, rozważano także poprowadzenie linii od razu do Nowego Targu z wykorzystaniem doliny Dunajca. Szansę na stanie się stacją węzłową miał także Grybów, za sprawą pojawiającego się co pewien czas pomysłu budowy alternatywnego dojazdu do Krynicy przez Florynkę. Ze względu na brak większego zainteresowania, a co za tym idzie wsparcia finansowego ze strony władz państwowych, koncepcje te nie doczekały się realizacji.

Zakończenie

Monotonie codzienności, przeplatanej od czasu do czasu wypadkami, przerwami w ruchu zmianami rozkładów jazdy, zakłócały wydarzenia wyjątkowe, skupiające na opisywanej trasie uwagę środowisk kolejarskich całej Galicji. Należały do nich między innymi wizyty najważniejszych osób w monarchii, jak choćby przy okazji 25 rocznicy oddania trasy do użytku³⁸ 15 września 1901 r. do Nowego

35 *Kurjer Lwowski*, nr 235 z 1886 r.

36 *Kurjer Lwowski*, nr 179 z 1886 r.

37 *Kurjer Lwowski*, nr 234 z 1886 r.

38 Wydarzenie to można potraktować jako mocno spóźnioną ceremonię otwarcia linii. W 1876 r. uruchomieniu trasy nie towarzyszyły bowiem żadne oficjalne uroczystości.

Sącza przybył, m.in., minister kolei dr H. Wittek, dyrektor krakowskiej dyrekcji Horoszkiewicz z zastępcą Szustkiewiczem i przeszło 50 urzędnikami. Jubileusz był okazją do spotkania władz kolejowych z przedstawicielami nowosądeckiego samorządu na odświętnie udekorowanej stacji. Program uroczystości zawierał, m.in., uroczystą mszę św. w kaplicy kolejowej oraz wspólne zwiedzanie miejscowej stacji i warsztatów kolejowych. W restauracji kolejowej odbyła się część bankietowa³⁹. Nowy Sącz znalazł się ponownie w centrum uwagi 9 lat później, przy okazji otwarcia nowego gmachu dworca. Uroczystość uświetnili swoją obecnością, m.in., Stanisław Rawicz Kosiński, reprezentujący Ministerstwo Kolei Żelaznych, dyrektor dyrekcji krakowskiej Włodzimierz Zborowski oraz cały szereg tamtejszych urzędników⁴⁰. Całkowite przewrócenie do góry nogami porządku wypracowanego przez lata na linii z Tarnowa do Muszyny spowodował dopiero wybuch I wojny światowej. W jej efekcie historia opisywanej trasy została skierowana na zupełnie inne tory.

39 *Gazeta Lwowska*, nr 213 z 1901 r.

40 *Nowa Reforma*, nr 542 z 1910 r.