

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W NOWYM SĄCZU DO 1918 ROKU

Leszek Zakrzewski

mgr inż., Prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu, tel. 603 609 629, e-mail: leszek-zak@op.pl

Streszczenie. *Artykuł we wstępie, w zarysie przedstawia dzieje budowy linii państwowej kolei Tarnowsko-Leluchowskiej, a następnie omawia przemiany infrastruktury związanej z funkcjonowaniem stacji, parowozowni i Warsztatów Głównych w Nowym Sączu, kolejne rozbudowy układu torowego stacji, budynków stacji i zaplecza technicznego jak również Kolonii Kolejowej i budynku przystanku Nowy Sącz Miasto w czasach zaboru austriackiego.*

Słowa kluczowe: *kolej, Galicja, rozwój kolei*

Historia budowy państwowej Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej C. k. koleje państwowe na terenie Galicji

W Galicji funkcjonowały, wybudowane przez prywatne towarzystwa kolejowe, dwie główne linie kolejowe. Od zachodniej granicy śląskiej, północną częścią kraju przez Kraków – Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (oficjalnie C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda, niem. *k.k. Privilegierte Kaiser Ferdinands-Nordbahn*, KFNB), biegnąca dalej od Krakowa do wschodniej granicy rosyjskiej przez Lwów – jako Kolej Galicyjska im. Karola Ludwika (niem. *k.k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn*; CLB) i od Lwowa na południe do granicy bukowińskiej i dalej przez Czerniowce do Rumunii – Kolej Żelazna Lwów–Czerniowce–Jassy (niem. *Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn*, LCJE). Zamiar budowy drogi żelaznej łączącej Galicję z Węgrami został wyrażony w ogólnym planie koncesjonowania 32 linii kolejowych w Austro-Węgrzech, zatwierdzonym przez austriacki parlament jeszcze w 1854 roku.

Budowę następnych linii wymuszały już względy strategiczne. W razie ofensywy rosyjskiej biegnąca równolegle do granicy linia Kraków–Lwów mogła być szybko zajęta przez wojska rosyjskie, co skutecznie uniemożliwiłoby wykorzystanie kolei do transportowania wojsk z głębi kraju. W realizacji była największa budowla obronna monarchii – twierdza I klasy w Przemyślu, w której w razie wybuchu wojny miało docelowo stacjonować 85.000 żołnierzy. Potrzebne były dobre połączenia kolejowe, umożliwiające sprawny transport materiałów zaopatrzeniowych i wojsk z centrum cesarstwa do Przemyśla.

Zarządzono, ze względów strategicznych, budowę gwarantowanej przez państwo kolei żelaznej z Przemyśla do granicy węgierskiej w Łupkowie. Budowę tej kolei i prowadzenie na niej ruchu przejęło Towarzystwo Akcyjne Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej (*Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn*; w skrócie EUGE). Ruch na linii Przemyśl–Łupków otwierano etapami od 13 maja do 18 grudnia 1872 r. Z powodu spóźnionego wykończenia tunelu granicznego, połączenie z węgierską koleją w Mezölaborcz (obecnie Medzilaborce) uzyskano dopiero 30.05.1874 r. Pojedyncza linia jednotorowa nie załatwiała sprawy. Budowa nowego połączenia podyktowana była potrzebami handlu i gospodarki monarchii austro-węgierskiej, jak też względami strategiczno-wojskowymi, o czym świadczy wypowiedź budowniczego tej linii Faustyna Hlavatiego: *na wypadek wojny Galicja mogłaby być w 24 godziny zajęta przez nieprzyjaciela i najzupełniej odcięta od reszty monarchii, a wtedy Tatry i Karpaty służyłyby najeźdźcy za naturalną twierdzę, której żadna siła ludzka zdobyć i wydrzeć mu już więcej nie byłoby w stanie i stąd dopiero, jak lawina, rozlałby się on dalej po Wyżynie Węgierskiej – i jednym zamachem całe Węgry i Siedmiogród zagarnąć by łatwo mu przyszło.*

Wśród projektów następnych linii kolejowych, znalazło się również połączenie linii Kraków–Lwów z kolejami węgierskimi w Eperies (Preszowie).

Zaniepokojeni docierającymi pogłoskami o planach ominięcia miasta, radni Nowego Sącza na posiedzeniu 13.02.1868 r. opracowali petycję, pod którą zaczęto zbierać podpisy znamienitszych obywateli, by kolej żelazna z Galicji na Węgry prowadzona była przez Nowy Sącz. Na posiedzeniu Rady Miejskiej 8.03.1869 r. postanowiono wysłać do Wiednia delegację wspólną z Tarnowem, w celu wyjednania korzystnej decyzji dla obu miast. Zamierzano też pozyskać wpływowe osobistości, wśród których wymieniano doktora Franciszka Smolka i profesora Juliana Dunajewskiego – posłów na Sejm Krajowy oraz do parlamentu wiedeńskiego.

Po długich debatach na posiedzeniu parlamentu w Wiedniu 8.05.1870 r., a także po uzgodnieniu połączenia planowanej linii z kolejami węgierskimi w Leluchowie, ostatecznie zatwierdzono ogólny jej przebieg 21.08.1871 r. Na tej podstawie 5.03.1872 r. rząd skierował do Rady Państwa projekt ustawy w sprawie koncesjonowania linii. Rada Państwa dokonała zmian i ustawa w zmienionej formie otrzymała „najwyższą sankcję” w dniu 29.06.1872 r. Ustawa obligowała rząd do wykonania lub koncesjonowania wymienionych w niej linii kolei żelaznej:

- 1) z Leluchowa przez Grybów do Tarnowa,
- 2) z Grybowa do Zagórza celem połączenia tej kolei z linią Przemyśl–Mezölaborcz (EUGE),
- 3) odgałęzienia z wybranego punktu linii Tarnów–Leluchów do Żywca i dalej do Bielska,
- 4) z Żywca do granicy węgierskiej w Csaczy – celem połączenia z linią Kozszycko-Bohumińską.

Rząd został upoważniony do udzielenia koncesji na wszystkie te linie razem lub na każdą z osobna. Odnośnie linii do Leluchowa postanowiono, że gdyby jej koncesjonowanie ze względu na interesy ogólne okazało się niemożliwe, kolej ta ma być zbudowana na koszt państwa.

Droga z Preszowa do Tarnowa, według opinii wydziału, stosowniej winna być iść przez Bardyów i Grybów, aniżeli przez dolinę Popradu, dlatego też w projekcie przyjęto taką stylizację, aby kolej można przeprowadzić przez Krynicę, dolinę Białej wprost do Grybowa (a nie przez Nowy Sącz), co by skróciło linie z Tarnowa do Leluchowa około mil czterech¹.

Ta wiadomość tak zaskoczyła mieszkańców Nowego Sącza, że jeszcze tym samym dniu zdecydowano, by telegrafować do honorowych obywateli miasta: doktora Smolka i profesora Dunajewskiego „(...) iżby dali wyjaśnienie, jak sprawa o kolej względem tutejszego miasta stoi, a w razie gdyby ta sprawa postawiona była w Radzie Państwa na porządku dziennym, iżby oni na korzyść miasta popierali. Projekt taki gdyby został przyjęty i uchwalony w Radzie Państwa wpłynąć by miał bardzo niekorzystnie pod względem handlu i przemysłu na tutejsze miasto, które zamiast wzrastać - upaść by musiało”. Postanowiono również wybrać trzyosobową delegację i wysłać bezzwłocznie do Wiednia „w celu dalszego gorliwego starania, aby projektowana kolej żelazna z Leluchowa przez Nowy Sącz prowadzona była do Tarnowa”. Delegacja z Wiednia przywozła radosne wieści. Na posiedzeniu Rady Miejskiej 3.07.1872 r. radny Józef Bałaban relacjonował o wyniku starań w Radzie Państwa i o przyjęciu delegacji przez Ministra Handlu, który dał zapewnienie „... że kolej rzeczona na Nowy Sącz będzie prowadzona i że w Nowym Sączu nie tylko jeden, ale może dwa dworce zbudowane będą”. Tymczasem na przetarg o wydanie koncesji na wszystkie linie, rozpisany przez Ministerstwo Handlu, nie wpłynęła żadna oferta. W odpowiedzi rząd wystąpił z wnioskiem o przyznanie większych ulg i ułatwień dla potencjalnych koncesjonariuszy, proponując, aby państwo udzieliło im gwarancję rocznego zysku 49.000 guldenów w srebrze od mili i dodatkowo zwolniło od wszelkich podatków na okres dziesięciu lat. Dotyczyło to linii Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej; dla pozostałych trzech udzielono innych ulg. Po takich zmianach ustawa została ponownie uchwalona przez parlament 23.04.1873 r. Tymczasem na początku maja nastąpił krach na giełdzie, który skutecznie odstraszył potencjalnie zainteresowane konsorcja. W takiej sytuacji państwo postanowiło zrealizować przynajmniej pierwszą z proponowanych linii (Tarnów–Leluchów), wydając w dniu 28.07.1873 r. stosowne rozporządzenie.

1 „Czas”, nr 126 z 6.06.1872 r.

Artykuł III.

Zastrzega się, że po zawarciu traktatu z rządem królewsko-saskim wydane będą przepisy dotyczące się tak połączenia kolei żelaznej, w artykule I wzmiankowanej, z siecią kolei saskich, jak nie mniej służby ruchu w stacyi wspólnej, tudzież, że koncesyonaryusze będą obowiązani poddać się przepisom tego traktatu, i powinnościom z niego wynikającym.

Artykuł IV.

Co się tyczy innych warunków koncesyi, rząd będzie się trzymał ile możności przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 97) dotyczącej się budowy kolei z Pragi do Duchcowa z odnogą do Mostu.

Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrowi handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 28 czerwca 1872.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Banhans r. w.

Pretis r. w.

106.**Ustawa z dnia 29 czerwca 1872,**

o wybudowaniu kolei żelaznej parowej z Tarnowa do granicy węgierskiej pod Leluchowem, z odnogą z Grybowa do Zagórza.

Zgodnie z uchwałą obu izb rady państwa widzę się spowodowanym rozporządzić co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, ażeby przez nadanie koncesyi pod warunkami w ustawie niniejszej wyrażonemi, zabezpieczył budowę kolei żelaznych parowych:

- a) z Leluchowa nad granicą galicyjsko-węgierską na Grybów do Tarnowa, łączącej się z koleją galicyjską Karola Ludwika;
- b) z Grybowa do Zagórza, łączącej się z pierwszą węgiersko-galicyjską koleją żelazną;
- c) z stósownego punktu linii leluchowsko-tarnowskiej na Żywiec do Bielska;
- d) z Żywca do granicy węgierskiej w kierunku Czaczy, do połączenia z koleją koszycebogumińską,

a to w całości albo też każdej z tych linii osobno.

Artykuł II.

Kolejom w artykule I wymienionym a), b), c), d), przy nadaniu ich w całości, może być zapewnione uwolnienie od podatku dochodowego i należności stemplowych od kuponów, jakoteż uwolnienie od wszelkiego nowego podatku jaki na mocy przyszłych ustaw mógłby być zaprowadzonym, a to na czas budowy i przeciąg do trzydziestu lat od dnia otwarcia ruchu na każdej z linii w artykule I wzmiankowanych.

Artykuł III.

Gdyby zabezpieczenie budowy kolei Leluchów-Grybów-Tarnów, w artykule I pod a) wymienionej, pomimo uwolnienia od podatków w artykule II wzmiankowanego, osiągnąć się nie dało, można kolei tej zapewnić na czas trwania koncesyi gwarancję czystego dochodu rocznego wraz z kwotą amortyzacyjną w sumie maksymalnej 43.870 zł. waluty austriackiej srebrem od mili, w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie wynosił kwoty zagwarantowanej, administracja państwa uzupełni to, co niedostaje.

Gwarancja czystego dochodu wraz z kwotą amortyzacyjną kapitału na budowę wyłożonego, mająca się ustanowić na zasadzie udowodnionych rzeczywistych wydatków na budowę, kosztów pozyskania kapitału i procentów interkalarnych, rozpocznie się z dniem otwarcia całej zagwarantowanej linii kolei żelaznej.

Artykuł IV.

W wykonaniu artykułu III będą wydane następujące postanowienia:

1. Z czystego dochodu rocznego zagwarantowanego taka kwota ma być obracana na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracja państwa na zasadzie planu amortyzacji, przez nią zatwierdzić się mającego, i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczony był umorzony w ciągu trwania koncesyi.

2. Jeżeliby administracja państwa, z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, miała płacić dodatek, uczyni to po poprzedniczym zbadaniu przedłożyć się mających, opatrzonych w dowody rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

Na zapłacenie jednak kuponów od akcyi i obligacyi skarb będzie uiszczal nawet pierwszej wpłaty częściowe stosownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów, a to, jeżeli koncesyonaryusz zażąda tego na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że później będzie zrobione obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem sprawdzeniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu powinny być przedłożone, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusz obowiązany jest zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem 6 procentowych odsetków. Żądanie jednak co do dopłaty ze strony państwa, należy przedłożyć najpóźniej w przeciągu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym razie będzie uważane za wygasłe.

3. Kwota, którą administracja państwa płaci z tytułu przyjętej gwarancyi ma być uważana jako zaliczka oprocentowana po cztery od sta rocznie.

Jak tylko dochód czysty kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa każdorazowej nadwyżki będzie natychmiast zwrócona administracyi państwa na pokrycie danej zaliczki i procentów, aż do całkowitego umorzenia. Z pozostałej drugiej połowy będzie odłożona do funduszu rezerwowego taka część, jaką administracja państwa w statutach wyznaczy.

Opłata przypadających odsetków ma być uskuteczniiona przed zwrotem zaliczek. Jeżeli takie zaliczki lub odsetki nie będą państwu zapłacone do chwili wygaśnięcia koncesyi lub odkupu kolei, zostaną ściągnięte z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

Artykuł V.

Jeżeli wybudowanie kolei w artykule I ad a) wymienionej, tylko pod warunkami w artykule III i IV ustawy niniejszej wyrażonemi, będzie zabezpieczone, uwolnienie tej linii od podatków, przewidziane w artykule II, będzie nadane na lat dziewięć, co się zaś tyczy innych linii, w artykule I wzmiankowanych, na przeciąg do dwudziestu lat.

Artykuł VI.

Gdyby z wybudowaniem kolei żelaznych w artykule I wymienionych mogło oraz być zapewnionem wybudowanie i ruch kolei żelaznych z Tarnowa do Sandomierza i z pewnego punktu kolei Arekysięcia Albrechta do Husiatyna, upoważnia się rząd aby całej tej sieci kolei zapewnił gwarancją czystego dochodu rocznego wraz z kwotą amortyzacyjną w sumie maksymalnej 24.000 zł. waluty austriackiej srebrem od mili na czas trwania koncesyi. Nadto sieci tej można przyzwolić uwolnienie od podatków w artykule II ustawy niniejszej przewidziane, a to na przeciąg do dwudziestu lat od dnia otwarcia ruchu na każdej z czterech linii w artykule VII wzmiankowanych.

Artykuł VII.

Gwarancja w artykule VI wzmiankowana będzie wymierzona w stosunku ilości mil każdej z kolei:

1. Od pewnego punktu linii Leluchów-Tarnów do Żywca i Bielska i z Żywca do granicy węgierskiej w kierunku Czaczy,
2. z Leluchowa do Tarnowa i z Grybowa do Zagórza,
3. z Tarnowa do Sandomierza,
4. z pewnego punktu kolei Arekysięcia Albrechta do Husiatyna, i wejdzie w życie z dniem otwarcia ruchu na takowych, i z zastosowaniem dotyczących się tego przepisów artykułu III i IV ustawy niniejszej.

Artykuł VIII.

Pozwala się aby akcje i obligacje z prawem pierwszeństwa pierwszej emisji, jakoteż kwity tymczasowe były wolne od stempli i należności.

Pozwala się na uwolnienie od należności za przeniesione własności przy wykupnie gruntów.

Opłatę stempli i należności od wszelkich umów, podań i innych dokumentów, dotyczących się pozyskania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei pozwala się odłożyć aż do otwarcia ruchu na odpowiednich liniach.

Co się tyczy kolei zagwarantowanych, koszta notowania papierów obiegowych na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które przedsiębiorstwo będzie opłacało po upływie uwolnienia od podatków, mogą być wpisane do rachunków ruchu jako pozycja wydatkowa, co jednak nie odnosi się do opłat stemplowych od kuponów.

Od dopłat rządowych przedsiębiorstwo nie będzie opłacać podatku dochodowego.

Artykuł IX.

Budowa kolei w artykule I wzmiankowanych, w przypadku nadania takowych oddzielnie, ma być ukończona najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku od dnia udzielenia koncesyi i od tego terminu gotowe koleje na użytek publiczny oddane być winny.

W przypadku nadania w całości wszystkich kolei w artykule I wzmiankowanych, termin ten może być przedłużony do lat czterech a w przypadku nadania całej sieci, w artykule VI wyszczególnionej, do lat sześciu.

Koncesjonariusze winni administracji państwa w sposób odpowiedni, przez nią oznaczyć się mający, zabezpieczyć dopełnienie tych zobowiązań. W razie niedopełnienia zobowiązań kaucya może być uznana za przepadłą.

Akta i dokumenta z tego powodu wystawić się mające są wolne od należytości i stempli.

Artykuł X.

Jeżeli budowa kolei w artykule I ad a) wzmiankowanych będzie zabezpieczona na zasadzie przepisów artykułów III i IV, roboty budownicze rozdane będą oddzielnie od czynności zebrania kapitału dotyczących, a to na podstawie warunków przez rząd dla tych kolei ustanowić się mających, w drodze rozpisania ofert.

W przypadku tym zebranie kapitału może nastąpić także w drodze rozpisania ofert a minimalny kurs emisji papierów w obieg puścić się mających ustanawia się na 87 zł. waluty austriackiej za 100 zł. srebrem.

W jakikolwiek sposób koleje wzmiankowane w tej ustawie, zostaną nadane, wszystkie mosty, jakoteż wszelkie inne znaczniejsze budynki i budowle sztuczne będą wykonane z żelaza i kamienia.

Artykuł XI.

Czas trwania koncesyi ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia otwarcia ruchu na kolejach koncesyonowanych.

Względem kolei w artykule I ad a) wzmiankowanej, może być zawarta z rządem węgierskim umowa, tycząca się sposobów zagwarantowania i innych warunków koncesyi. Przy tem, jakoteż przy ustanawianiu warunków koncesyi dla wszystkich innych kolei w tej ustawie wzmiankowanych, trzeba ile możności mieć na względzie przepisy ustawy z dnia 1 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 56) o warunkach i przyzwoleniach dla przedsiębiorstwa sieci kolei żelaznych wybudować się mających pod nazwą „kolej północno-zachodnia austriacka“.

Artykuł XII.

Jeżeli natychmiastowe zabezpieczenie kolei w artykule I ad a) wzmiankowanej, przez udzielenie koncesyi, nie będzie uznane za odpowiednie interesom publicznym, rząd mocen jest uskutecznić budowę kosztem państwa.

W tym celu przyzwala się rządowi na rok 1872 dotacją na budowę w sumie 2,000.000 waluty austriackiej, która może być pozyskana zaciągnięciem długu nieustalonego.

Artykuł XIII.

Zastrzega się, że po zawarciu traktatu z rządem cesarsko-rosyjskim wydane będą przepisy tyczące się tak połączenia kolei żelaznych w artykule VI wzmiankowanych z siecią kolei rosyjskich, jak nie mniej służby ruchu w stacyi wspólnej, tudzież, że koncesjonariusze będą obowiązani poddać się przepisom tego traktatu, i powinnościom z niego wynikającym.

Artykuł XIV.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się ministrom handlu i skarbu.
Laxenburg, dnia 29 czerwca 1872.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Bauhans r. w.

Pretis r. w.

C. k. kolej państwowa łączy Galicję z Węgrami Doliną Popradu

Przystąpiono do realizacji budowy. Kolej Tarnowsko-Leluchowska (zwana także Tarnowsko-Preszowską, *k. k. Eisenbahn Eperjes–Tarnow*, a czasami linią Tarnów–Orłów) stała się drugą linią kolei państwowych na terenie Galicji (po linii Chyrów–Stryj), a pierwszą budowaną przez państwo. Koordynacją i nadzorem nad całością robót zajął się c.k. Inspektorat Budowy Kolei Żelaznej z siedzibą w Tarnowie (*k.k. Eisenbahn – Bauinspectorat Tarnow*).

Budowę tunelu w Żegiestowie, która była przedsięwzięciem najtrudniejszym i najbardziej pracochłonnym, rozpoczęło przedsiębiorstwo „Koller und Gregersen” już 4.09.1873 r.² Kamieniarzy do prac sprowadzano głównie z Włoch i Tyrolu. W Andrzejówce, po południowej stronie tunelu, zbudowano dla nich osiedle drewnianych baraków, w których spędzili prawie trzy lata. Znalazły tam miejsce także warsztaty kamieniarskie; położono szyny kolejki wąskotorowej, którą transportowano urobek z tunelu i przewożono materiał do budowy. Miejscową ludność zatrudniano w charakterze kopaczy, ładowaczy, tragarzy, taczkowych i wózkowych, przy transporcie na zewnątrz urobku (biedkami konnymi i wąskotorowymi kolebami), który służył do formowania nasypów przy budowie podtorza lub był zwałowany na przyzmy zwane „wyspami”. Prace przy budowie tunelu zwięźle podsumował Ignaz Konta w dziele o historii kolei w monarchii austro-węgierskiej:

*(...) tunel koło Żegiestowa, który w dalszym przebiegu trasy znacząco serpentyne rzeki przecina, kosztował ciężką pracę, przez to, że w jego północnej części natrafiono na warstwy piaskowca i przebijano się przez bardzo mokre pokłady gliny*³.

Oddział budowy cesarsko-królewskiej generalnej inspekcji austriackich kolei żelaznych ogłosił 5.11.1873 r. *rozpisanie ofert na dostawę progów i podkładów do zmian dla budowy kolei żelaznej z Tarnowa do Leluchowa*, określając miejsca dostawy i składowania podkładów oraz potrzebne ilości: 27 tys. szt. do Tarnowa, 34 tys. szt. do Ciężkowic, 30 tys. szt. do Grybowa, 31 tys. szt. do Nowego Sącza, 41 tys. szt. do Piwnicznej i 27 tys. szt. do Orłowa. *Oferty mogą opiewać na progi z białych dębów i korkodębów, modrzewiów lub sosien, jednak w pojedynczym wypadku trzeba gatunek drzewa mający być użytym w ofercie dokładnie oznaczyć*⁴.

Wkrótce pojawiło się *rozpisanie ofert dla dostawy szyn i gwoździ do przytwierdzenia szyn z określonym zapotrzebowaniem na 31 000 cetnarów cłowych szyn stalowych i 177 000 cetnarów cłowych szyn żelaznych (w danym razie zamiast obu tych ilości 199 000 cetnarów cłowych szyn stalowych), tudzież należących do tego gwoździ do przytwierdzenia, wagi 22 000 cetnarów cłowych, dla mającej być zbudowanej kolei żelaznej Tarnowsko-Leluchowskiej*⁵.

2 „Czas”, nr 213 z 17.09.1873 r.

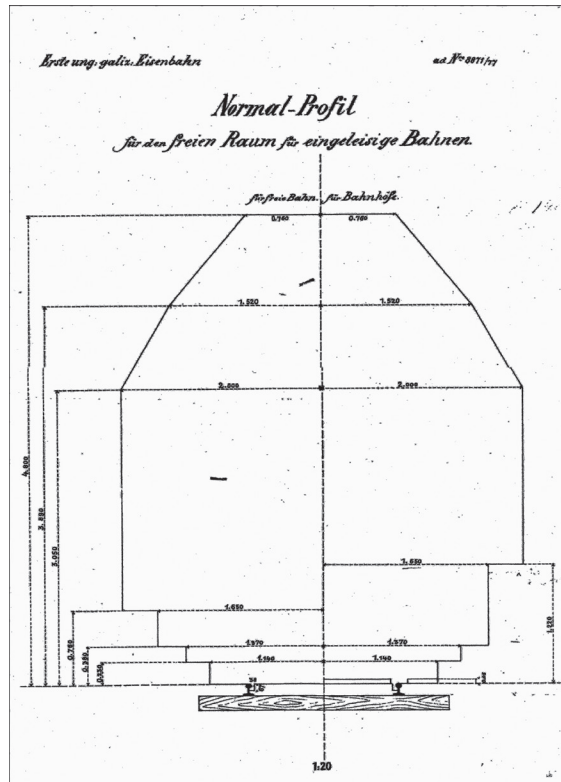
3 *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. I. Band, II. Theil, Wien-Teschen-Leipzig 1898; s.174.

4 „Czas”, nr 257 z 8.11.1873 r. Ogłoszenie powtórzone w nr 259 z 11.11.1873 r. i nr 260 z 12.11.1873 r.

5 „Czas”, nr 282 z 7.12.1873 r.

Począwszy od 1.12.1873 r., w ciągu sześciu tygodni c.k. komisja ustaliła przebieg 151 km linii w terenie pomiędzy Tarnowem a Orłowem. „Przedsięwzięcie badania w celu oznaczenia stacyj na linii kolei żelaznej tarnowsko-leluchowskiej” rozpoczęto od Tarnowa i kolejno prowadzono przez całą długość trasy do Leluchowa, kończąc czynności do połowy stycznia 1874 roku. Ustalono w terenie położenie wszystkich obiektów – przepustów, mostów, budynków stacyjnych i strażnic kolejowych⁶.

Równocześnie podzielono trasę na jedenaście odcinków budowlanych, a już 3.03.1874 r. przekazano je do wykonania małym przedsiębiorcom – jako podwykonawcom. W ramach prac ziemno-budowlanych podcinano zbocza gór i pagórków (w sumie ponad tysiąc podkopów), wykonano przekopy w ponad osiemdziesięciu miejscach, wykonano nasypy o zróżnicowanych profilach, przebito dwa tunele – w Kamionce i Żegiestowie, zabezpieczono murami oporowymi zbocza podkopów i podtorza wzdłuż rzek, wybudowano ponad osiemdziesiąt mostów i mostków nad rzekami, rzeczkami i potokami górskimi oraz około czterystu przepustów odprowadzających wodę opadową ze zboczy do cieków wodnych.



Rys. 1. Skrajnia budowli dla Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej przyjęta z Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei Żelaznej⁷

6 Do zwierzchności Gminnej w Starym Sączu, pismo starosty do zarządu gminy Stary Sącz, z dn. 27.11.1873 r.; Archiwum Narodowe w Krakowie, oddział w Nowym Sączu, zespół AmStS, sygnatura 31/22/0/293.

7 Źródło: *Normal-Profil für den freien Raum für eingleisige Bahnen*, EUGE, ad Nr 8871/77

Budynki stacyjne wykonywano dla całej linii według typowych projektów sporządzonych przez Wydział Budownictwa i Wyposażenia Dyrekcji Budowy Kolei Państwowych (*Abteilung für Hochbau und Austrüstung k.k. Direktion für Staats-Eisenbahnbauten*), tylko dla większych stacji przewidziano nieco większą powierzchnię. Budynki na parterze miały pomieszczenia biurowe dla dozorczy kolei (zawiadowcy stacji) i ekspedienta pociągowego (dyżurnego ruchu), a na większych stacjach – pomieszczenia na bufet i inne cele. Piętro stanowiło mieszkanie dla zawiadowcy i dyżurnego ruchu. Ściany parteru były boniowane i oddzielone od piętra ozdobnym gzymsem. Narożniki zdobiono boniowaniem lub pozostawiano cegłę. Wykonywano ozdobne obramienia otworów okiennych, proste z dodatkowym gzymsem powyżej lub łukowe – te ostatnie najczęściej dla okien na parterze budynku. Ściany od strony peronów były przeważnie proste, ale stosowano także ryzality zwłaszcza od strony podjazdów – pojedyncze dla mniejszych budynków i podwójne dla większych.

Ogłoszenie przetargu na *budowle (Hochbauten) stacyj kolei żelaznej Tarnowsko-Leluchowskiej* opublikowano w prasie⁸. Całość miała zamknąć się kwotą 523.600 złr. Plany zostały udostępnione w biurach generalnej Dyrekcji Kolei w Wiedniu (Wiedeń III. Neulinggasse 9) i inspektoracie Kolei Żelaznej Tarnowsko-Leluchowskiej w Tarnowie. Termin składania ofert upływał 19.06.1874 r. Kolejne ogłoszenie dotyczyło ofert na *dostawę i postawienie wszelkich oznak spadku, tablic ostrzegających i kobylic kolejowych na przestrzeniach kolei żelaznych Tarnów–Leluchów i Divazza–Pola*⁹. Ogłoszono także przetargi na dostawę drewna do budowy¹⁰ i prace ziemne na stacji Tarnów powiększanej w związku z doprowadzeniem nowej linii od południa¹¹.

Według projektów sporządzonych w wiedeńskich pracowniach wybudowano stacje:

- piętrowe 6-osiove z bocznymi, parterowymi dobudówkami i wiatami od strony peronów: Nowy Sącz, Stary Sącz, Muszyna,
- piętrowe 6-osiove: Tuchów, Bogoniowice-Ciężkowice, Piwniczna,
- piętrowe 4-osiove z ryzalitem od strony torów i dobudówką: Grybów,
- piętrowe 4-osiove: Kamionka Wielka,
- piętrowe 3-osiove: Gromnik, Bobowa, Stróże (pierwszy budynek z 1885 r.), Żegiestów,
- parterowe z podwójnym ryzalitem od strony torów 9-osiove: Łowczówek-Pleśna, Rytro (po rozbudowach – pierwsze powiększenie budynku w 1896 r.; pierwotnie budynek był krótszy),
- parterowe o konstrukcji mieszanej – częściowo z muru pruskiego z drewnianymi werandami: Piwniczna-Miasto i Żegiestów-Zdrój; budowle późniejsze – po uruchomieniu w tych miejscach przystanków.

Wzdłuż linii powstały stacje wodne, których budowę i wyposażenie powierzono podwykonawcom w drodze rozpisania konkursu ofert¹².

8 „Czas”, nr 120 z 29.05.1874 r. i nr 125 z 4.06.1874 r.

9 „Czas”, nr 272 z 27.11.1874 r. i nr 280 z 6.12.1874 r.

10 „Czas”, nr 294 z 24.12.1874 r. i nr 4 z 6.01.1875 r.

11 „Czas”, nr 297 z 30.12.1874 r. i nr 4 z 6.01.1875 r.

12 „Czas”, nr 55 z 9.03.1875 r. i nr 60 z 14.03.1875 r.

W Nowym Sączu powstała stacja wodna 1 klasy z *machiną parową, kotłem, pompą i 2 zbiornikami wody*, do tego zainstalowano 2 *żurawie do ciągnięcia wody z latarnią*, 2 *aparaty zasilające wodą z 10 metrową rurą kauczukową*, 51 m.b. rur wodociągowych o średnicy 150 mm i 25 m.b. rur o średnicy 95 mm. Oba zbiorniki znajdowały się w centralnej części budynku ustawionego nieopodal parowozowni – w centrum stacji. Stacje wodne II klasy z jednym zbiornikiem wybudowano w Gromniku, Grybowie, Kamionce Wielkiej, Piwnicznej i Muszynie. Na każdej z tych stacji ustawiono żurawie wodne: po 2, za wyjątkiem Grybowa gdzie zainstalowano 3 żurawie i Kamionki Wielkiej – gdzie ustawiono jeden żuraw (i tylko 20 m.b. rury 150 mm do połączenia go ze zbudowaną obok wieżą ciśnień, usytuowaną w km. 79,9).

Strażnice wykonane były według jednakowego projektu z materiałów miejscowych, tj. częściowo z cegły, a częściowo z miejscowego kamienia i rumoszu na zaprawie wapiennej. Stanowiły one mieszkanie dla strażnika drogowego, zwrotniczego, strażnika obchodowego, a równocześnie były pomieszczeniem służbowym (początkowo stanowiska pracy były przeznaczone dla jednej osoby w ciągu całej doby). Strażnice obchodowe budowano co 2 km wzdłuż linii, a także przy większych obiektach inżynierskich – mostach, tunelach i przejazdach kolejowych na drogach powiatowych. Były to budynki dwuizbowe na planie kwadratu, gdzie ok. 1/4 powierzchni zajmowała kuchnia z piecem, z której prowadziła drabina na strych budynku. Część budynku podpiwniczano. Drzwi osłonięte były drewnianym wiatrołapem, gdzie mieścił się także podręczny magazynek służbowy. Na kalenicy dwuspadowego dachu montowano dzwon sygnałowy z młotkami napędzanymi elektromagnetycznie. Strażnice łącono przewodami z najbliższą stacją, z której dyżurny ruchu podawał sygnały ręcznym induktorem. Wytyczne do budowy strażnic, zostały opracowane przez Wydział Budownictwa Generalnego Inspektoratu austriackich Kolei Żelaznych (*Bauabteilung der k.k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen*) i przedłożone oferentom¹³.

Strażnicy codziennie dokonywali obchodów swojego odcinka linii, badając stan torowiska i usuwając zauważone nieprawidłowości. Granice odcinków oznaczone były słupkami, na których strażnik zawieszał tabliczkę z informacją o dokonanych obchodzie. Wprowadzenie łączności telefonicznej zlikwidowało konieczność wywieszania tabliczek, uprościło pracę „obchodników” i w efekcie przyczyniło się do likwidacji dużej części niepotrzebnych już strażnic¹⁴.

Mosty i mostki konstruowano z kształtowników stalowych, nitowanych na miejscu według indywidualnych projektów.

Stacje funkcjonowały jako mijanki, przeważnie dwutorowe, większe stacje wykonano jako trzytorowe. Tory układały brygady robotników pod nadzorem tzw. sekcyjnych. Większość z tych robotników znalazła później zatrudnienie w strażnicach i przy utrzymaniu torów.

13 *Bauabteilung der k.k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Baubeschreibung für die Wächterhausanlagen auf der Strecke Tarnow-Leluchow*, Wiedeń 1875.

14 Zob. Edward Drozd: *Budy kolejowe* „Almanach Muszyny” r. 1994, i *Budy kolejowe (cz. II)* „Almanach Muszyny” r. 1995.

Przy budowie linii przewidziano skrajnie budowli dla linii jednotorowych, zastosowaną wcześniej na Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Drodze Żelaznej¹⁵.

Przy budowie linii wykorzystywano również wojsko – dn. 27.06.1875 r., starosta powiatowy powiadomił Zwierzchności Gminne w Moszczenicy Niżnej, Gołkowicach Niemieckich, Gołkowicach Polskich i Mostkach o zakwaterowaniu w tych wsiach *oddziału wojskowego do budowy kolei żelaznej tudzież oddziału do pomiarów wojskowych*, prosząc równocześnie władze gminne o *dostarczanie podwód* [dla dowozu żołnierzy na teren budowy] *po 35 centów za milę*¹⁶.

W maju 1876 roku odbyły się próby obciążenia i odbiór mostów kolejowych na linii, a w lipcu komisja dokonała odbioru *dróg polowych także zwanych równoległych tudzież innych komunikacyj z powodu budowy kolei żelaznej*, podpisując ze zwierzchnościami gmin, przez które przebiegała linia, protokoły jej odbioru.

Dnia 28.07.1876 r., po trzech latach budowy, roboty zakończono. Z Tarnowa do Leluchowa położono 145,7 km toru, a z Leluchowa do Orłowa 5,2 km.

Otwarcie Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej (*k.k. Staats Eisenbahn Linie Tarnow-Leluchow* lub też *k.k. Tarnow-Leluchower Staatsbahn*) nastąpiło 18.08.1876 r. w dniu czterdziestych szóstych urodzin Najjaśniejszego Pana, cesarza Franciszka Józefa, bez specjalnych uroczystości. Obecny z urzędu był szef inspekcji kolei żelaznych, radca nadworny Noerdling.

Prasa podała, co następuje:

Podpisana Dyrekcja ma zaszczyt podać do ogólnej wiadomości, że c.k. kolej państwowa od Tarnowa do granicy węgierskiej pod Leluchowem ze stacjami: Tarnowem, Łowczówkiem-Pleśną, Tuchowem, Gromnikiem, Boguniowicami-Ciężkowicami, Bobową, Grybowem, Ptaszkową, Kamionką, Nowym Sączem, Starym Sączem, Rytrem, Piwniczną, Żegiestowem i Muszyną-Krynica, dnia 18.sierpnia 1876 r. do publicznego użytku oddana zostanie. Równocześnie nastąpi otwarcie ruchu na węgierskiej przestrzeni od granicy do Orłowa. Wszystkie stacje będą tak dla przewozu osób, pakunków i przesyłek pospiesznych, jakoteż i dla transportu towarów otwarte; dla tych transportów są ważne przepisy regulaminu ruchu z dnia 1 lipca 1874 r. i taryf znajdujących się do przejrzania na stacjach. Rozkład jazdy pociągów przeznaczonych do przewozu osób już został ogłoszony, a dotyczące plakaty znajdują się na każdej stacji Tarnowsko-Leluchowskiej kolei, jakoteż i na większych stacjach sąsiednich kolei.

*Wiedeń, w sierpniu 1876 roku. Od Dyrekcji 1ej węg.-galic. Kolei żelaznej jako prowadzącej ruch na c.k. kolei państwowej Tarnowsko-Leluchowskiej i na przestrzeni od granicy węgierskiej do Orłowa*¹⁷.

Administrowaniem i prowadzeniem ruchu na linii państwowej Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej, zgodnie z zawartą umową, zajęła się spółka „Pierwsza Węgiersko-Galicyska Kolej Żelazna” (właściciel linii z Przemyśla do Łupkowa) za cenę poniesionych przez państwo kosztów wynoszących 13.322.136 florenów austriackich. Regularny ruch pociągów został wprowadzony z dniem 18.05.1877 r. Ruch pasażerski nie był duży, a przewóz towarów ograniczał się do węgla, wapna pa-

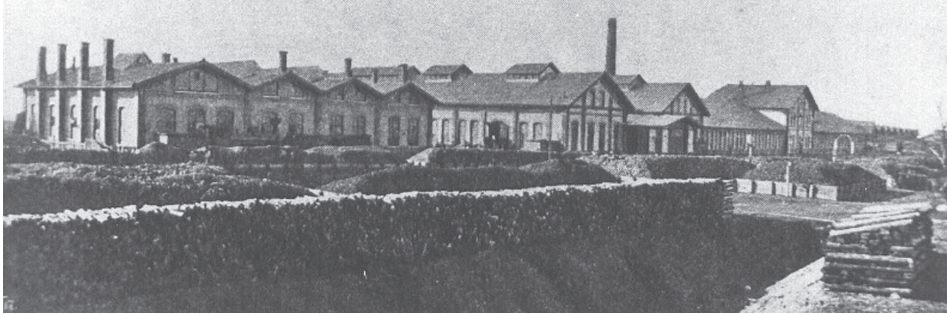
15 *Normal-Profil für den freien Raum für eingeleisige Bahnen*, EUGE, ad Nr 8871/77;

16 *Do zwierzchności Gminnych w Moszczenicy Niżnej, Gólkowicach Niemieckich, Gólkowicach Polskich i Mostkach*, pismo starosty z dn. 27.06.1875 r.; ANKrNS, zespół AmStS, sygnatura 31/22/0/293.

17 „Czas”, nr 187 z 18.08.1876 r.

lonego, soli kamiennej, cementu, drewna opałowego i budowlanego oraz węgla drzewnego. Zgodnie z założeniem, linia miała charakter bardziej strategiczny niż osobowo-towarowy. W pierwszym rozkładzie jazdy raz dziennie (o godzinie 1.45 po południu) odchodził pociąg z Tarnowa do Leluchowa, a raz w tygodniu (we wtorek o 6.00 rano) pociąg „mieszany” do Nowego Sącza.

Naprawą i utrzymaniem taboru zajmowały się do 1885 r. wyłącznie Główne Warsztaty cesarsko-królewskiej austriackiej Kolei Państwowej (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*), po uruchomieniu parowozowni, przejęła ona bieżące utrzymanie parowozów.



Fot. 2. Widok warsztatów 1894 roku¹⁸

Od lewej strony widoczny czterosegmentowy budynek kuźni miedzi, dwuczęściowa hala napraw parowozów połączona parterową, wysuniętą częścią, w której pracowała przesuwnica, dalej podłużny parterowy budynek warsztatu mechanicznego, piętrowy budynek administracyjny, podłużny parterowy budynek stolarni i na końcu dachy hali napraw wagonów. Przy prawej krawędzi fotografii, za drzewem, widoczny fragment półkolistego dachu magazynu Warsztatów i fragment starej hali napraw. Na pierwszym planie place składowe zajmujące teren pomiędzy stacją a Warsztatami Głównymi.

W roku uruchomienia linii, znajdowało się na niej 15 stacji i przystanków osobowych: Tarnów, Łowczówek-Pleśna, Tuchów, Gromnik, Bogoniowice-Ciężkowice, Bobowa, Grybów, Ptaszkowa, Kamionka, Nowy Sącz, Stary Sącz, Rytro, Piwniczna, Żegiestów i Muszyna-Krynica.

Stacja w Stróżach powstała dopiero w roku 1885 ale za to od razu jako węzłowa dla budowanej linii Kolei Transwersalnej, także wtedy rozpisano oferty na budowę drugiego toru od Stróż do Grybowa¹⁹ i dalej do Nowego Sącza z przewidzianym kosztem 250.000 zlr²⁰. Dokładne opracowanie zestawiające rzeczywiste koszty tej inwestycji powstało w czerwcu 1886 r.²¹

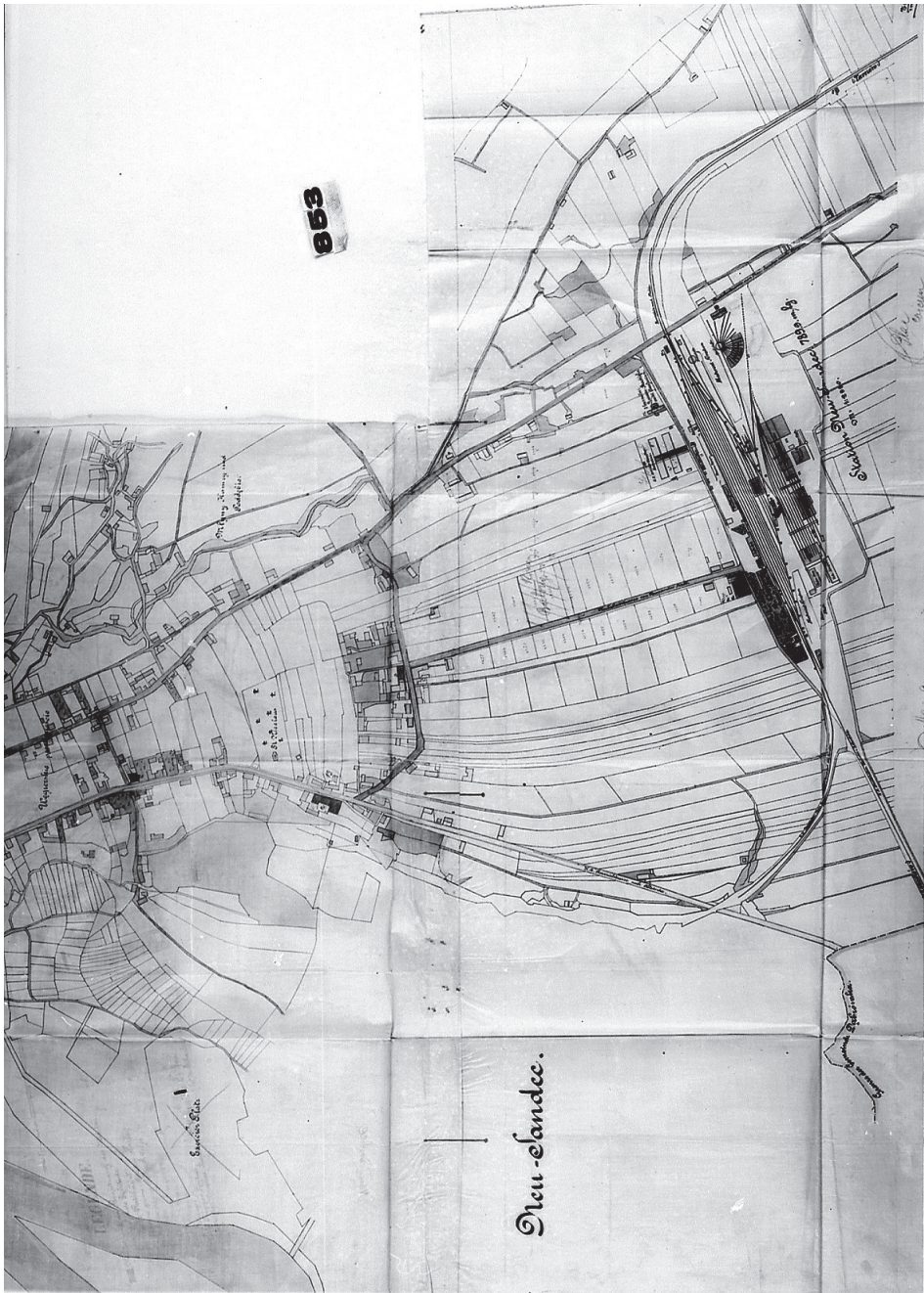
Przystanki osobowe na linii otwarto w późniejszych latach w miejscowościach: Łowczów (10.07.1903), Pławna (1901), Bobowa-Miasto (1903), Jankowa (15.08.1896), Jamnica (1896), Barcice (1899), Piwniczna-Miasto (1.07.1889), Wierchomla (1.12.1896), Żegiestów Zdrój (1879), Milik (1914).

18 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

19 „Czas”, nr 127 z 7.06.1885 r., „Czas”, nr 128 z 9.06.1885 r. i „Czas”, nr 131 z 12.06.1885 r.

20 „Czas”, nr 243 z 23.10.1886 r.

21 *k.k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen, Preis-Liste für Unterbau, Beschotterung und Oberbauarbeit, Sinfriedungen, Bahnzeichen und Grenzsteine, Hochbau bei Herstellungen für ein zweiter Geleise in der Strecke Grybów – Neusandec, a także Summarischer Kostenanschlag über die Herstellung für ein zweiter Geleise in der Strecke Grybów – Neusandec.*



Fot. 3. Mapa dróg i sieci kolejowej w Galicji²²

Stan z 1898 r. Zwracają uwagę projektowane linie kolejowe Tarnów–Pilzno–Jasło, Gorlice–Konieczna, Muszyna–Krynica i Chabówka–Zakołpane (z ominięciem Nowego Targu). Odcinek Nowy Sącz–Stróż, a nawet nieco dalej, zaznaczony jest jako linia dwutorowa.

22 Źródło: Inżyniera S. Kormana mapa dróg bitych, żelaznych i wodnych Galicji i Bukowiny, Wiedeń 1898.

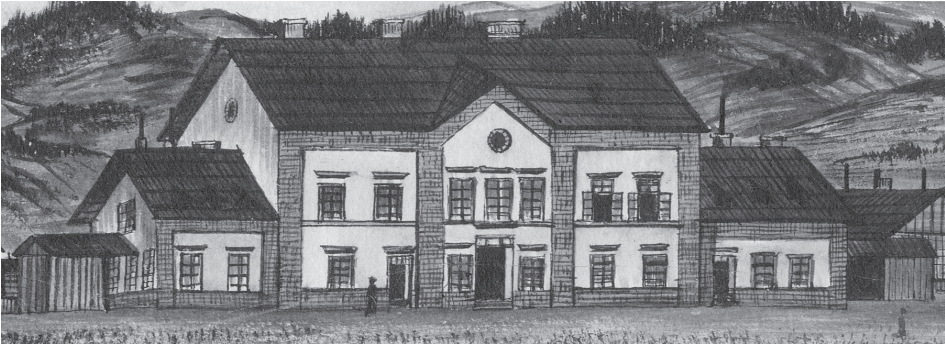
Opiekę nad obiektami linii przejął Oddział Konserwacji c.k. Państwowej Drogi Żelaznej Tarnowsko-Leluchowskiej (*Erhaltung Abteilung der k.k. Tarnow-Leluchower Staats-Eisenbahn*) z siedzibą w Tarnowie.

Stacja w Nowym Sączu

Dla powstającej linii kolei Tarnowsko-Leluchowskiej przy planowaniu miejsca dla stacji w Nowym Sączu, wstępny projekt przewidywał jej lokalizację bliżej centrum miasta, w okolicy ulicy Grodzkiej (w pobliżu koszar obrony krajowej „na Grimówce”), natomiast ze względów technicznych nie było to możliwe, stąd zaproponowano teren na południe od miasta. W związku z tym miasto zobowiązało się do połączenia dworca z „przedmieściem grodzkim” nowo wytyczoną ulicą (obecnie Batorego) „drogą dojazdową 729 metrów długą a 8 metrów szeroką”. Równocześnie, aby umożliwić dojazd do drogi prowadzącej w kierunku Krynicy (obecnie Nawojowska), gmina miasta Nowego Sącza zobowiązała się do wybudowania takiego połączenia, „przejmując od zarządu budowy wspomnianej kolei” ten obowiązek. Tak powstała droga od „gościńca krynickiego do stacji prowadząca wyżej 500 metrów długa a na 4 metry szeroka” – czyli odcinek obecnej ulicy Kolejowej do Nawojowskiej.

Stacja Neusandec, o długości torów 700 m, posiadała 8 torów przebiegowych – głównych i bocznych (nr I, III, II-XII – stosowano numerację rzymską; w ciągu toru nr III była mała obrotnica do wagonów), tor boczny nr V – przy magazynie towarowym (z małą obrotnicą do wagonów), tory trakcyjne parowozowni (nr XVI–XX), nad którymi postawiono przelotową, drewnianą lub drewniano-murowaną halę „ogrzewalni” – pierwszej „remizy lokomotyw” (*Locomotivremise*), tj. parowozowni. Pod dachem hali, w torach zabudowano trzy kanały oczysztkowe i zainstalowano dwa żurawie wodne pomiędzy torami. Na środkowym z torów, poza halą zamontowano obrotnicę, która miała także połączenie rozjazdem z sąsiednim torem. Obok, na wolnym terenie pomiędzy halą parowozowni a halą napraw warsztatów, powstał budynek wieży ciśnień, z dwoma zbiornikami i pompownią (budynek o wymiarach 30 x 5 m) czerpiącą wodę z własnej studni, zasilającą dwa żurawie znajdujące się w hali parowozowni.

Osie sąsiednich torów na stacji były oddalone o 4,75 m. Co ciekawe, tor główny, zasadniczy, będący przedłużeniem toru wjazdowego na stację od strony Tarnowa nosił numer IV (obecnie jest to tor nr 2). Wyjazd w kierunku Leluchowa odbywał się torem nr II (obecnie nr 1). Na terenie stacji zainstalowano 9 prawych rozjazdów i 18 rozjazdów lewych.



Fot. 4. Dworzec w Nowym Sączu²³

Najstarszy znany wizerunek sądeckiego dworca kolejowego. Rysunek piórkiem na kartonie, autorstwa Piotra Spitzmana Karwosieckiego z 1878 r. Od lewej widoczne: fragment najstarszej parowozowni – przelotowej, piętrowy budynek dwuzbiornikowej wieży ciśnień, budynek dworca, najstarsza hala Warsztatów Głównych i budynek administracyjny i z prawej fragment dwupiętrowego budynku mieszkalnego.

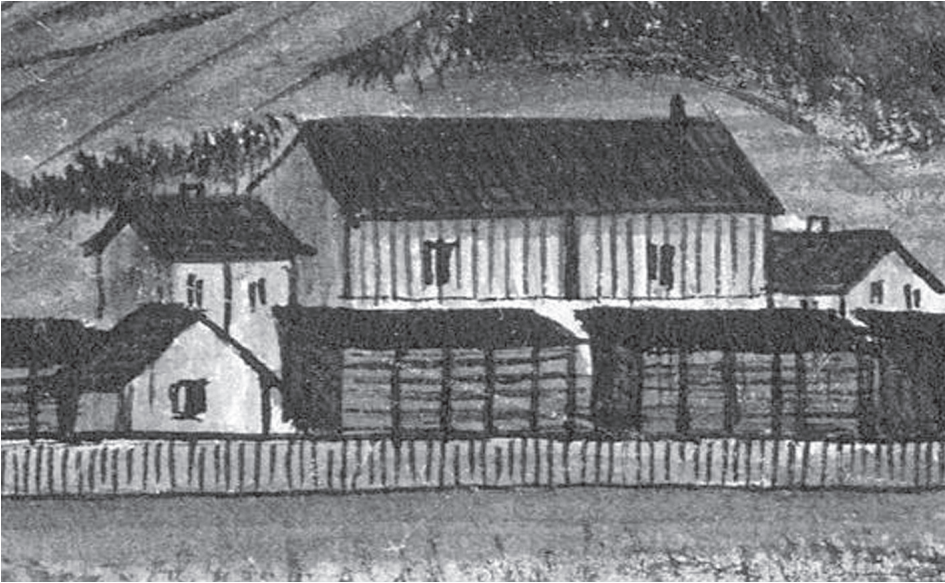


Fot. 5 Parowozownia w Nowym Sączu²⁴

Najstarszy znany wizerunek pierwszej parowozowni w Nowym Sączu (widoczny fragment) z 1878 r. – hali przelotowej, zabudowanej nad trzema torami stacijnymi. Widoczna nadbudówka wywietrznika kalenicowego i wylot wyciągu kominowego, z którego unosi się dym z parowozu stojącego w hali.

23 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. MNS/305/S.

24 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. MNS/305/S – powiększony fragment.



Fot. 6. Wieża ciśnień w Nowym Sączu²⁵

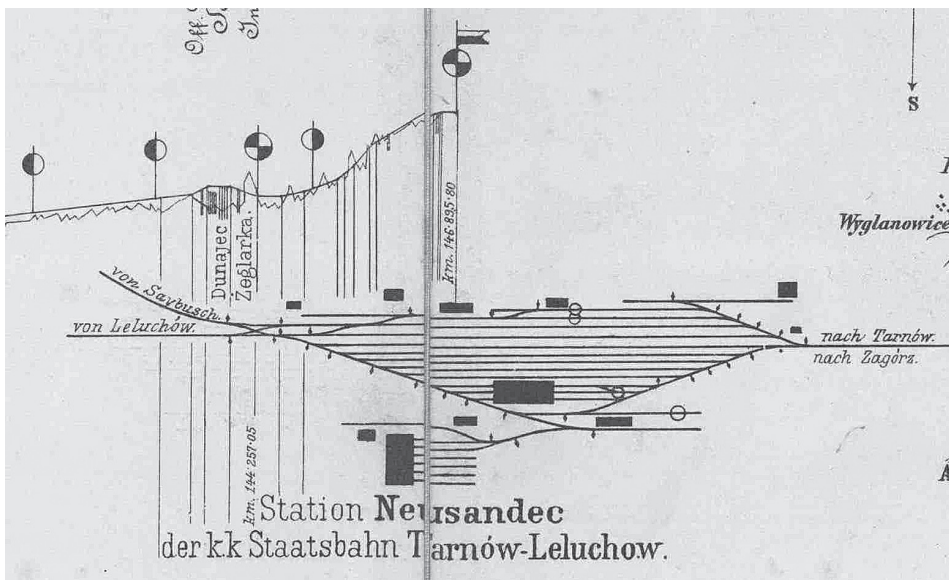
Na ilustracji z prawej piętrowy budynek dwuzbiornikowej wieży ciśnień, z piętrem, gdzie zostały zabudowane dwa zbiorniki, szalowanym deskami i przybudówkami po bokach, mieszczącymi urządzenia pomp zasilających zbiorniki z własnej studni umieszczonej za budynkiem oraz kotły i maszyny parowe napędzające pompy.

Tor wyciągowy poza halą ogrzewalni prowadził do żeberka z zainstalowaną dużą obrotnicą parowozów. Drugi tor wyciągowy poprowadzono równolegle, a pomiędzy nimi znalazły miejsce magazyny na węgiel. Z toru wyciągowego można było przedostać się do hali napraw warsztatów, z sześcioma bramami; przy czym do dwóch bram prowadziły tory, a z czterech bram wychodziły tory odstawcze zakończone kozłami oporowymi, na które tabor podstawiano przesuwnicą wewnętrzną (tory nr XXVIII-XXXVIII). Na terenie Warsztatów zainstalowano 6 prawych rozjazdów, 5 rozjazdów lewych i jeden rozjazd łukowy symetryczny. Tor boczny, prowadził obok hali i magazynu wyposażonego w rampę ładunkową i kończył się kozłem oporowym. Ponadto z torów stacyjnych wprowadzono dwa tory bocznicowe do magazynów – od strony miasta i dwa żeberka ochronne – jedno kończące się przed budynkiem dworca od strony Grybowa, drugie sięgające aż pod strażnicę nr 73. Układ torów nie był zbyt korzystny – zaprojektowano bardzo długie drogi zwrotnicowe – na lewo od wjazdu ze strony Grybowa – dla 8 torów, co skutkowało małą długością użyteczną torów od VI-XII i torów trakcyjnych parowozowni (XVI-XX), zwłaszcza, że tory kończyły się już naprzeciwko budynku dworca i rozpoczynała się tu droga zwrotnicowa po zachodniej stronie stacji.

Przy torze wyładunkowym, którego końcówka – jako żeberko ochronne kończyła się kozłem oporowym przed budynkiem stacyjnym, od wschodniej strony stacji, zbudowano magazyn do ekspedycji przesyłek, na obydwu torach tuż obok

25 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. MNS/305/S – powiększony fragment.

magazynu zamontowano obrotnice z ręcznym napędem do obracania wagonów. Po drugiej stronie budynku dworca stanął dwupiętrowy budynek mieszkalny, przed nim na ziemnym nasypie, ukosem do ulicy stanął budynek „lodowni”²⁶, a nieco dalej, w pobliżu żeberka kończącego tor przebiegający bezpośrednio przy peronie stacji, na podwyższonym placu, powstał budynek strażnicy (*Wächterhaus Nr 73*; obecnie Izba Tradycji Kolarzy Węzła Nowosądeckiego). Przy wlocie do stacji od strony Grybowa, znajdowała się strażnica (*Wächterhaus Nr 72*), do której można było się dostać schodami od ulicy Nawojowskiej i nieco dalej, na samym narożniku – przy skrzyżowaniu obecnej ulicy Kolejowej z Nawojowską, budynek magazynu „mostowego” (*Brückemagazin*), z doprowadzoną bocznicą, na terenie ogrodzonym parkanem. Zachodnia głowica stacji kończyła się na wysokości wspomnianej strażnicy nr 73.

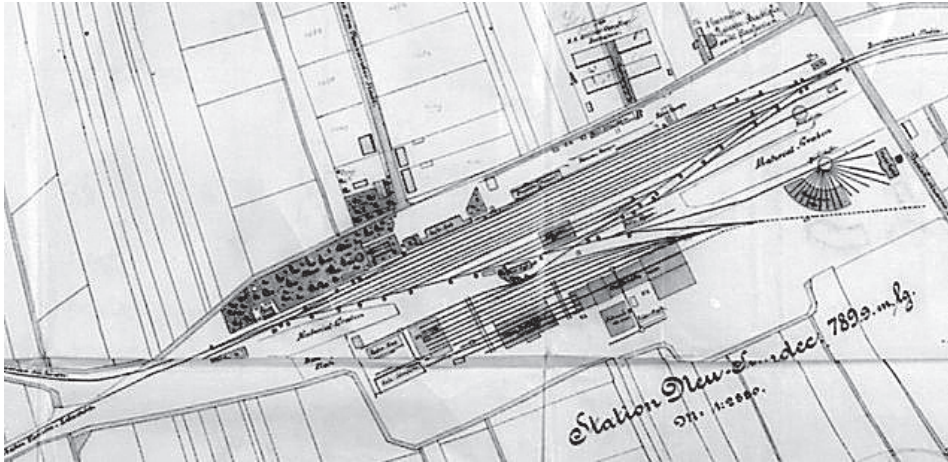


Fot. 7. Układ torów w Nowym Sączu z 1884 roku²⁷

Zwraca uwagę prostokątna hala przelotowa parowozowni, poniżej prostokątny budynek wieży ciśnieniowej i u dołu hala Warsztatów Głównych.

26 W dobrze odizolowanym od promieni słonecznych, obsypanym wałem ziemnym budynku „lodowni” (16,5 x 5,5 m) przechowywano żywność, schładzaną bryłami naturalnego lodu, dla potrzeb restauracji dworcowej.

27 Źródło: K.k. Direktion für Staats-Eisenbahnbauten, *Galizische Transversalbahn. General-Langenprofil nebst Situationsplanskizze der Strecke Saybusch-Neusandec*. Wiedeń 1884.

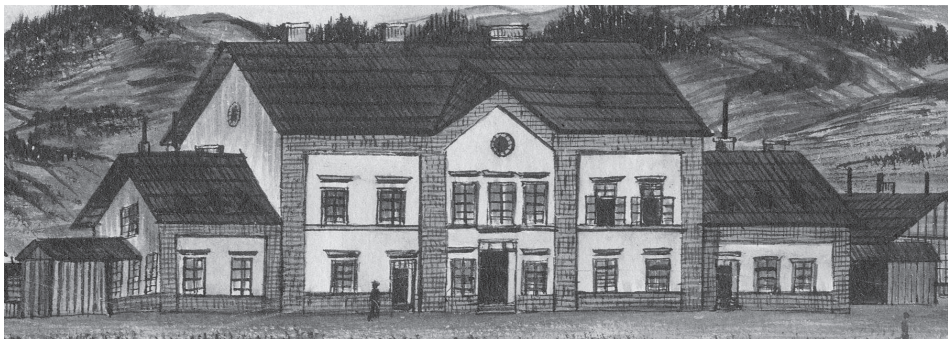


Fot. 8. Układ torów z 1889 roku²⁸

Układ torowy stacji w Nowym Sączu z ok. 1889 roku. Jest już tor od strony Chabówki, dwa tory w kierunku Grybowa ale nie ma jeszcze Kolonii, wybudowanej w latach 1890-1892. Zwraca uwagę prostokątna hala przelotowa pierwszej parowozowni, poniżej prostokątny budynek wieży ciśnieni i u dołu w lewej stara hala Warsztatów Głównych. Po prawej nowa hala wachlarzowa parowozowni na 9 stanowisk i budynek administracyjny z drugą wieżą ciśnieni w centrum. Widoczne tory odchodzące promieniście od obrotnicy w miejscu, gdzie jeszcze niedawno było obniżenie terenu. Na terenie Warsztatów Głównych widoczne nowe budynki – warsztatu napraw wagonów, warsztatu mechanicznego i stolarni, a także wolnostojący budynek kuźni.

Budynek dworcowy

Budynek dworca powstał jako trzyczęściowy – część środkowa, piętrowa o 6 osiach (dł. 20 m), z dwoma bocznymi 3-osiowymi parterowymi dobudówkami z poddaszami (dł. po 12 m), umieszczonymi symetrycznie po obu stronach i z wiatą nakrytą pulpitem dachem od strony peronu.



Fot. 9. Budynek Dworca 1878²⁹

Najstarszy znany wizerunek pierwszego budynku dworca kolejowego w Nowym Sączu z 1878 r. – po lewej drewniany budynek magazynu i przejście na peron pomiędzy magazynem a ścianą dworca. Parterowa przybudówka z lewej o dwóch osiach (dwa okna); na fotografiach i dokumentacji z późniejszego okresu, widoczny był podział na trzy osie, przybudówki miały jednakową szerokość – czy to był błąd rysownika, czy też budynek został poszerzony?

28 Źródło: *Plan der Stadt Neu Sandec*, b.d.

29 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. MNS/305/S – powiększony fragment.

Na parterze budynku, centralnie umieszczono „westybul” – hall główny, z którego wydzielono pomieszczenie poczekalni dla podróżnych I klasy (5,5 x 4 m), z wyjściem bezpośrednio na peron. Po prawej stronie od wejścia znajdowała się duża poczekalnia III klasy, a z niej przejście korytarzykiem do restauracji I i II klasy – usytuowanej w parterowej przybudówce. Z korytarzyka wiodły schody na poddasze tej przybudówki. Z restauracji było wyjście wprost na peron. Po lewej stronie wejście na klatkę schodową wiodącą na piętro budynku i okienka kasowe. Za pomieszczeniem kasy przechodziło się przedpokojem do biura dyżurnego ruchu. W drugiej z parterowych przybudówek (od wschodniej strony) urządzono duże biuro telegrafu i pomieszczenie portierni. Osobno stojące drewniane budki (4,5 x 3,8 m) zajęły: drewniany szałet – po stronie zachodniej i biuro wagonowe – po stronie wschodniej.

W piwnicach pod restauracją znalazła się duża kuchnia i biuro. Część pod hallem nie była podpiwniczona, podobnie część pod parterową przybudówką po wschodniej stronie budynku.

Na piętrze nad środkową częścią budynku przygotowano pomieszczenia mieszkalne z dwoma kuchniami i sześcioma pokojami oraz kilka mniejszych pomieszczeń (pokoje nr 19–30).

Na piętrze nad zachodnią przybudówką wygospodarowano 6 pokoi noclegowych.

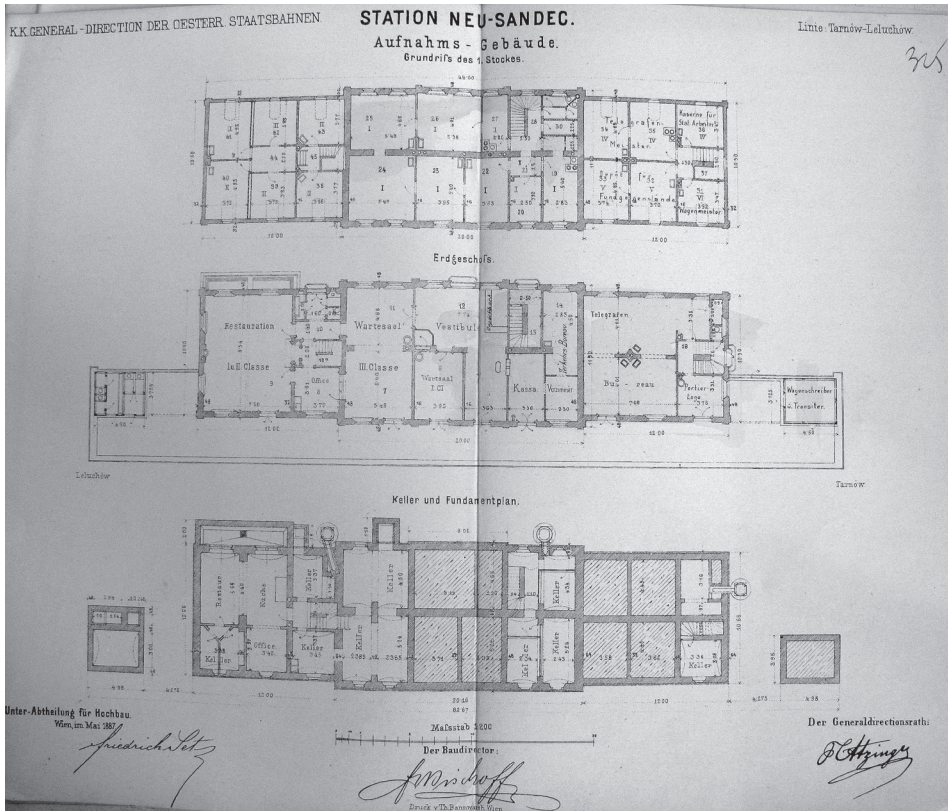
Na piętrze nad wschodnią przybudówką dwa pokoje przeznaczono na magazyn biura rzeczy znalezionych, dwa pokoje dla obsługi telegrafu, pokój dla szefa rewidentów wagonów i pomieszczenie dla pracowników stacji³⁰.

Budynek stacyjny został postawiony według projektu, opracowanego w c.k. Generalnej Dyrekcji Kolei we Wiedniu.

Nakrycie peronu przed budynkiem stacyjnym dachem jednospadowym nastąpiło w 1896 r.³¹

30 Opis według dokumentacji *Station Neu-Sandec. Aufnahms – Gebäude*. Unter-Abteilung für Hochbau, Wiedeń, maj 1887 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. *Ministerium Kolei Żelaznych*, teczka 122 p. 325.

31 *Bericht über die Ergebnisse der k.k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1896*, Wiedeń 1897, s. 63.



Fot. 10. Plan budynku dworca w Nowym Sączu wykreślony w 1887³²



Fot. 11. Budynek Dworca w Nowym Sączu w 1908 roku³³.

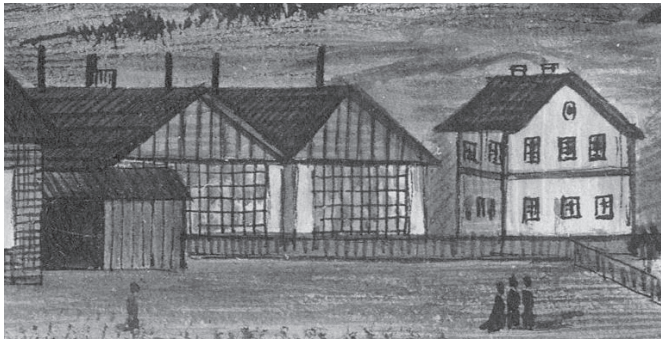
W 1896 r. przykryto peron dachem pulpitowym. Od lewej strony widoczny drewniany budynek szaletu, wyjście ze stacji, dalej parterowa część z poddaszami z restauracją I i II klasy, piętrowa 6-cio osiowa część z poczekalniami na parterze, dalej parterowa część z biurem telegrafu, dyżurnego ruchu i pomieszczeniami służbowymi.

32 Źródło: *Station Neu-Sandec. Aufnahms – Gebäude*. Unter-Abteilung für Hochbau, Wien, maj 1887 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych,teczka 122 p. 325.

33 Źródło: fragment karty pocztowej.

Warsztaty Główne cesarsko-królewskich austriackich Kolei Państwowych (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*) w latach 1876-1886

W celu zapewnienia sprawnej obsługi taboru kursującego na linii wybudowano Warsztaty Główne cesarsko-królewskich austriackich Kolei Państwowych (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*), uruchomione w roku otwarcia linii. Zlokalizowane naprzeciw stacji kolejowej w Nowym Sączu (na wysokości dawnego budynku poczty), zajmowały początkowo obszar 1620 m², wyposażone były w dwa stanowiska do napraw parowozów, 6 stanowisk naprawczych wagonów i jedno stanowisko lakiernicze umieszczone w zamkniętej i ogrzewanej hali naprawczej³⁴. Za budynkiem hali naprawczej postawiono magazyn z rampą wzdłuż budynku. Cały teren został ogrodzony. Prostsze naprawy wykonywano na torach postojowych, znajdujących się w obrębie Warsztatów. W chwili uruchomienia zatrudniały one 60 robotników, w tym 45-ciu wykwalifikowanych³⁵. Tak więc w skład budowli zaplecza technicznego linii Tarnowsko-Leluchowskiej w Nowym Sączu wchodziła hala warsztatów naprawczych (służąca do napraw wagonów, parowozów, ze stanowiskiem lakierni), magazyn i przelotowa hala „ogrzewalni” parowozów, zabudowana nad trzema torami stacyjnymi. Pierwszym naczelnikiem „ogrzewalni i warsztatów” został inż. Juliusz Kuhn³⁶.



Fot. 12. Zabudowania Warsztatów Głównych w Nowym Sączu z 1878 roku³⁷

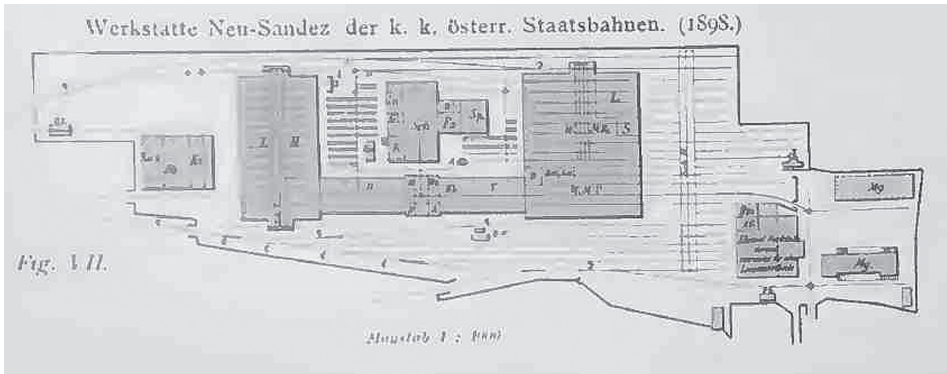
Z lewej drewniany budynek szaletu stacyjnego, nakryty dwuspadowym dachem – z przejściem na peron pomiędzy nim a budynkiem dworca, przesłania budynek hali Warsztatów Głównych. Po prawej pierwszy budynek administracyjny Warsztatów i Ogrzewalni.

34 Spitzner J., *Werkstättenwesen* [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898; s. 599. Hala miała początkowo wymiary 34x22 m; w późniejszym czasie przedłużono halę o 11 m w kierunku zachodnim i dobudowano do niej drewniany magazyn od południowej strony. Wybudowano także magazyn o wymiarach 4 x 10 m.

35 Z. i R. B. Romańscy, *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki”, t. 15-16, Nowy Sącz 1978, s. 449.

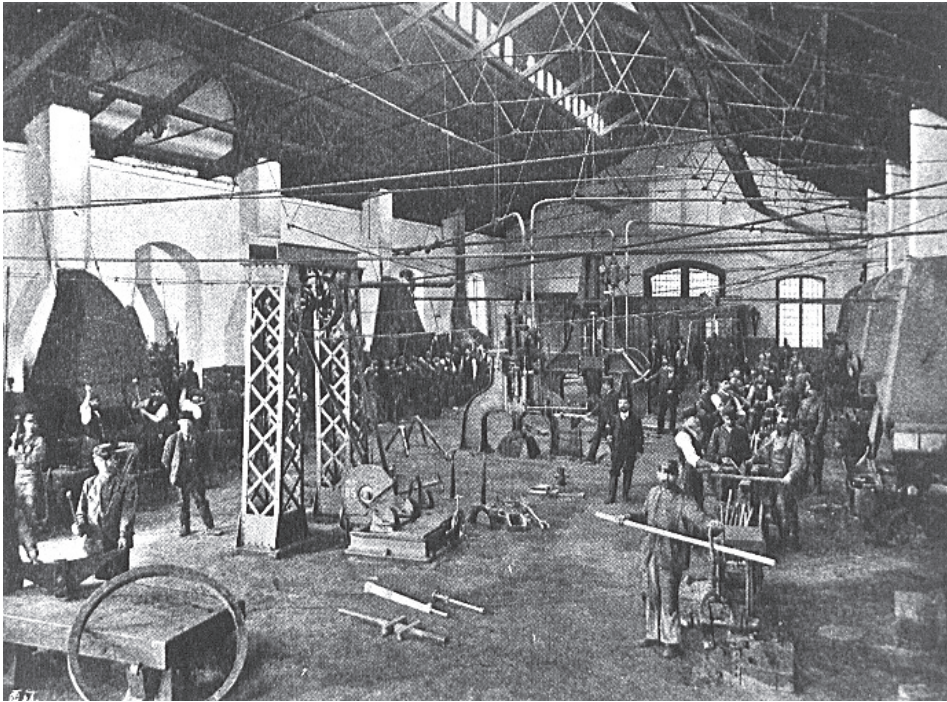
36 *Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1877*, Lwów 1877, s. 503.

37 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. MNS/305/S – powiększony fragment.



Fot. 13. Plan Warsztatów z 1898 roku³⁸

Zacienione budynki wzniesione zostały w latach 1886-1898. Po prawej stronie oznaczone kolorem brązowym najstarsze budynki warsztatów. Z porównania proporcji widać skalę rozbudowy zakładu.



Fot. 14. Kuźnia 1894 rok³⁹

Fotografie przygotowane na wystawę krajową we Lwowie w 1894 r., prezentowane na wystawie w Wiedniu w 1898 r. i wykorzystane w książce.

38 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

39 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

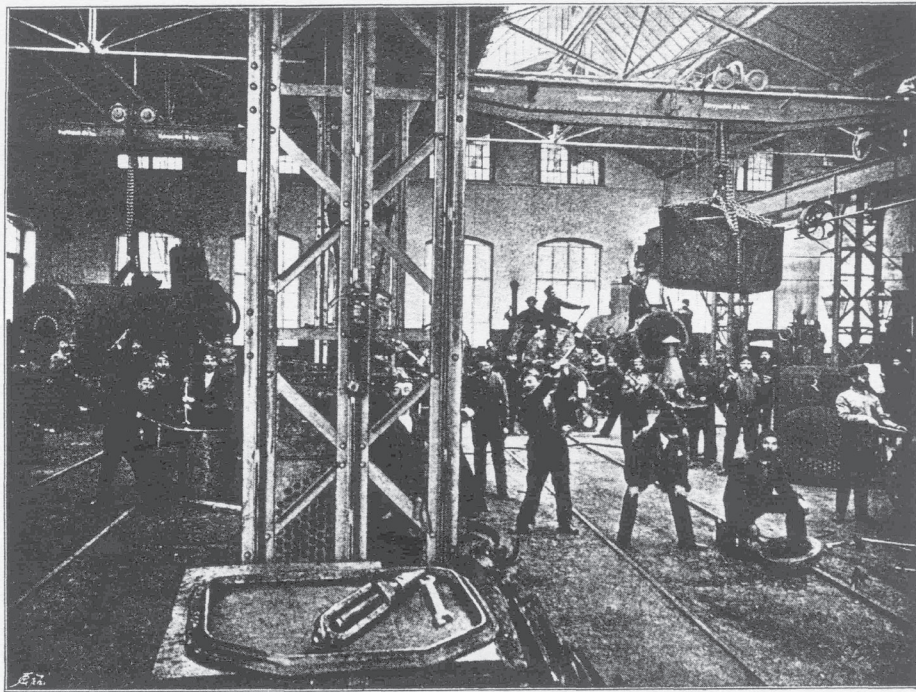


Abb. 379. Werkstätte Neu-Sandec der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen. [Kesselschmiede.]

Fot. 15. Hala kotlarni 1894⁴⁰

Fotografie przygotowane na wystawę krajową we Lwowie w 1894 r., prezentowane na wystawie w Wiedniu w 1898 r. i wykorzystane w książce.

Pomiędzy budową *Transversalbahn* a przełomem wieków

Budowę połączenia, biegnącego równolegle w pewnej odległości od linii Kraków–Lwów, kolei *Carl Ludwig-Bahn*, ale pomiędzy górami, wnioskowały kręgi wojskowe c.k. monarchii austro-węgierskiej, aby zapewnić bezpieczny transport wojsk i zaopatrzenia na wypadek wybuchu konfliktu z Rosją. Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (*Kaiser Ferdinands-Nordbahn*) i Galicyjska Kolej Karola Ludwika (*Galizische Carl Ludwig-Bahn*), łącząca Kraków z Lwowem i dalej graniczną stacją w Podwołoczyskach, przebiegały zbyt blisko rosyjskiej granicy, przez co w wyniku możliwego, szybkiego postępu wojsk rosyjskich, to połączenie mogło ulec zerwaniu. Poza tym planowano przerzut wojsk z centralnej części państwa na północne kresy trzema liniami jednotorowymi – pięć zachodnich korpusów armii (8, 9, 10, 2 i 14) linią Oświęcim–Kraków–Tarnów, czterech południowo-zachodnich i południowych korpusów (3, 4, 5 i 13) linią Eperies–Tarnów–Przemysł, trzech wschodnich korpusów (12, 7 i 6) linią Michalyi–Chyrów–Stryj–Lwów. Nie

⁴⁰ Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

obawiano się o zdolność przepustową trasy drugiej i trzeciej ale jedynie w przypadku, kiedy pierwsza z linii nie zostanie uszkodzona i zachowa swoje zdolności do transportu. Największego zagrożenia upatrywano na linii Oświęcim–Kraków. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia mostu na Wiśle koło Oświęcimia, albo wręcz zajęcia przez nieprzyjaciela tego fragmentu linii, odległego jedynie o 27 km od granicy z Rosją, jak też zajęcia stacji w Trzebini, odległej o 10 km od granicy lub zajęcia mostów na Rudawce po Rudawą, odległych o 6 km od granicy, czy też wreszcie zniszczenia mostów na Rabie pod Bochnią albo Dunajcu przed Tarnowem, nie będzie możliwe przerzucenie potrzebnej ilości ludzi i sprzętu na front⁴¹.

W międzyczasie, w związku z tym, że z dniem 31.12.1883 r. kończył się kontrakt dotyczący administrowania i prowadzenia ruchu na liniach państwowych Tarnowsko-Leluchowskiej i Dniestrzańskiej, zawarty z Pierwszą Węgiersko-Galicyską Koleją Żelazną, trwały przygotowania do upaństwowienia linii kolejowych w c.k. Monarchii, a co za tym idzie, do utworzenia struktur zarządzania koleją. W skład nowej struktury miała od razu wejść budowana właśnie Galicyjska Kolej Transwersalna i Kolej Arcyksięcia Albrechta (*Erzherzog Albrecht-Bahn*) (1873-1875) Lwów–Stryj–Stanisławów, której fragment ze Stryja do Stanisławowa wszedł w skład Kolei Transwersalnej. Lwowski Wydział Powiatowy skierował do Koła Polskiego przy parlamencie austriackim petycję, w której wnioskował aby *zarząd kolei transwersalnej i połączonych z nią innych kolei krajowych, administrowanych przez rząd, miał swą siedzibę we Lwowie, a językiem urzędowym połączonych tych kolei, aby był język polski*⁴².

Dnia 22.12.1883 r. minister handlu wydał rozporządzenie, w którym od 1.01.1884 r. aż do czasu ukończenia Kolei Transwersalnej, organizacją ruchu na kolejach państwowych (*Kaiserlich-königliche [Österreichische] Staatsbahnen*), „morawskiej kolej pogranicznej”, Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej (*Tarnow-Leluchower Staatsbahn*), Kolei Dniestrzańkiej (*Dniester Staatsbahn*), Kolei Arcyksięcia Albrechta (*Erzherzog Albrecht-Bahn*) miał zająć się komitet ministerialny pod przewodnictwem barona Pusswalda, szefa sekcji Czedika, radcy ministerialnego Pollaneca, radcy dr Leddhina i radcy Pichlera. Komisja utworzyła trzy biura: prawnicze, handlowe i biuro ruchu. Rozwiązano zarządy Kolei Arcyksięcia Albrechta i morawskiej, przejęto od EUGE zarządzanie kolejami: Tarnowsko-Leluchowską i Dniestrzańską⁴³.

W latach 1882-1884 wybudowano wybitnie strategiczną państwową linię kolejową, Galicyjską Kolej Transwersalną *Galizische Transversalbahn*, poprowadzoną z Cieszyna przez Zwardoń, Żywiec, Suchą, Chabówkę, Nowy Sącz, Zagórz, Sambor, Stanisławów do Husiatyna nad ówczesną granicą rosyjską z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych. Przetarg wygrało konsorcjum radcy budownictwa, barona Karola Schwarza – składające się z przedsiębiorstwa budowy Knauera i Grossa oraz firmy „Löwenfelda wdowa et Comp.” *za sumę 20.984.000 złr. jeżeli będą wykonane mosty żelazne, lub za sumę 20.284.000 złr., jeżeli mosty wykonają się w drzewie. Ta ostatnia suma jest niższą od przedłożenia dyrekcji budowy o 280.000*

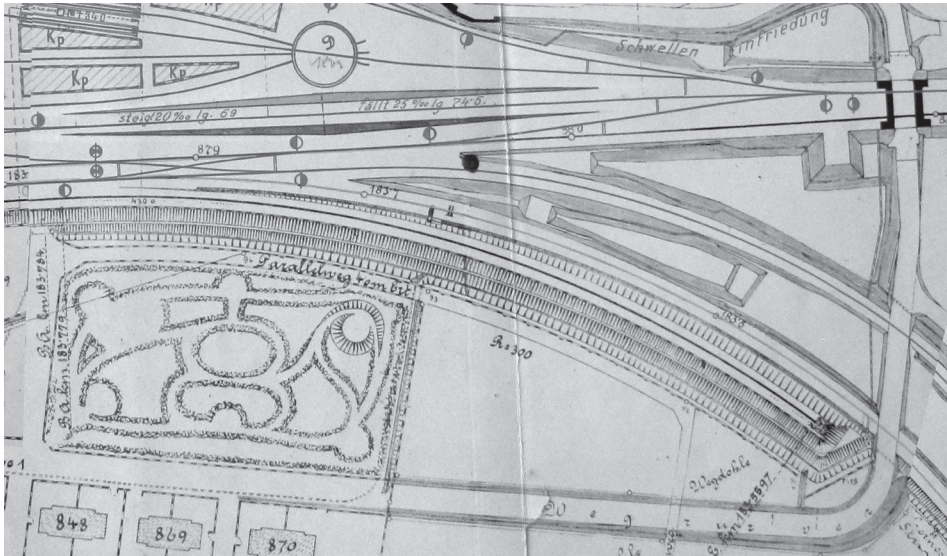
41 „Czas”, nr 159 z 17.07.1883 r.

42 „Czas”, nr 77 z 6.04.1883 r.

43 „Czas”, nr 294 z 28.12.1883 r.

złr. Cały kredyt przeznaczony na budowę kolei Transwersalnej wynosi 24,2 mil. złr. Z pozostałych 3.216.000 złr., względnie 3.916.000 złr. mają się opłacić roboty przedwstępne, nadzór budowy, lokomotywy i wozy, inwentarz kolejowy i adaptacja budynków stacyjnych na stacjach Żywiec, Nowy Sącz i Zagórz⁴⁴. Całość linii podzielono na 9 sekcji, przydzielonych poszczególnym przedsiębiorstwom wchodzącym w skład konsorcjum budującego kolej.

Odcinek Żywiec–Sucha–Nowy Sącz oddano do użytku 16.12.1884 r., a dalszą konsekwencją uruchomienia tej linii, była budowa drugiego toru z Nowego Sącza do Grybowa, celem zwiększenia przepustowości tego odcinka, wspólnego dla dwóch linii, tj. Kolei Transwersalnej i Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej), dla celów wojskowych. Tor ze Stróż do Grybowa powstał nieco wcześniej, natomiast drugi tor na odcinku z Nowego Sącza do Grybowa, planowany już w 1886 roku⁴⁵, przewidziany w preliminarzu budżetowym ministerstwa skarbu (ministrem skarbu Monarchii był wtedy dr Dunajewski) na 1887 r.⁴⁶, położono na podstawie dokumentacji z marca 1889 r. przed 1890 r.



Fot. 16. Tor do Chabówki⁴⁷

Rok 1905. Planowana zmiana miejsca wyprowadzenia toru w kierunku Chabówki. Stary tor biegnący bliżej boczniczy zatuszowany żółtym kolorem; nowy tor poprowadzony większym łukiem. Na stacji widoczna zaprojektowana górką rozrządowa, nowa obrotnica i drugi tor na wiadukcie nad ulicą.

Jako ciekawostkę można podać, że pierwotnie tor linii do Chabówki był wprowadzony ze stacji w Nowym Sączu łukiem ale w odległości znacznie bliższej obecnemu torowi boczniczy – biegł w miejscu dzisiejszego placu. Przesunięcia

44 „Dźwignia”, nr 8 z 20.08.1882 r.

45 „Czas”, nr 135 z 16.06.1886 r.

46 „Czas”, nr 243 z 23.10.1886 r. Na ten cel przeznaczono kwotę 250 tys. złr.

47 Źródło: K.k. Oesterreichische Staatsbahnen. K.k. Staatsbahn-Direktion Krakau, *Projekt für die Erweiterung der Station Neu Sandec*. Kraków 1904; zatwierdzony w Wiedniu 19.03.1905 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych, teczką 122 p. 358.

toru na miejsce, w którym się obecnie znajduje, wybudowania nasypu, po którym biegnie i wiaduktu nad traktem węgierskim, wraz z poprowadzeniem ulicy dwoma łukami pod wiaduktem, dokonano w ramach przebudowy układu torowego stacji w 1908 roku. Bocznica powstała z przedłużenia żeberka kończącego się niegdyś za strażnicą nr 73 i poprowadzenia toru łukiem wzdłuż toru wylotowego w kierunku Chabówki, co wykonano pomiędzy 1897 a 1905 rokiem.

W związku z budową drugiego toru na odcinku z Nowego Sącza do Grybowa, poszerzono wiadukt nad drogą powiatową (*Bezirks Straße* – obecna Nawojowska) w kierunku północnym i położono drugi tor na przedłużeniu stacyjnego toru nr II. Po wyprowadzeniu toru w kierunku Chabówki i po dołożeniu drugiego toru do Grybowa, zamontowano na obu końcach stacji (po zachodniej i po wschodniej stronie stacji) dwa zespoły rozjazdów krzyżowych (*Kreuzweiche für Parallelgleise; Kreuzungswinkel = 6° u. 12°*).

Sprawa planowanej rozbudowy stacji w Nowym Sączu znajdowała się w kręgu zainteresowania władz centralnych, i tak np. na posiedzeniu Sejmu w Wiedniu uchwalono w budżecie ministerstwa kolei na drugie półrocze 1900 roku, wśród innych inwestycji kolejowych, przeznaczenie 100 tys. koron na *rozszerzenie stacji w Nowym Sączu*⁴⁸.

Nowy Sącz Przystanek

W związku z doprowadzeniem połączenia od strony Chabówki, w Nowym Sączu w km. 144,257 (kilometrowanie liczono od stacji Żywiec), w pobliżu centrum miasta wybudowano przystanek osobowy (*Haltestelle*) Stadt Neusandec, z peronem o długości 110 m. Początkowo rolę budynku przystanku pełnił parterowy domek.



Fot. 17. Nowy Sącz Przystanek w 1902 roku⁴⁹

W kolejnych latach postawiono obok niego bardziej reprezentacyjną budowlę, a na podstawie dokumentacji z maja 1903 roku rozebrano parterowy domek i na jego miejscu postawiono budynek piętrowy z pomieszczeniami mieszkalnymi na piętrze.

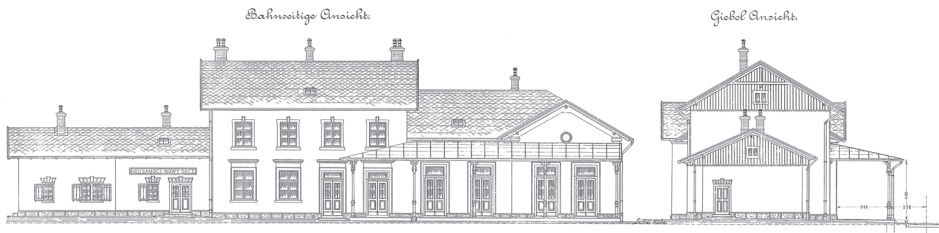
48 „Czas”, nr 167 [2] z 3.07.1900 r.

49 Źródło: pocztówka archiwalna

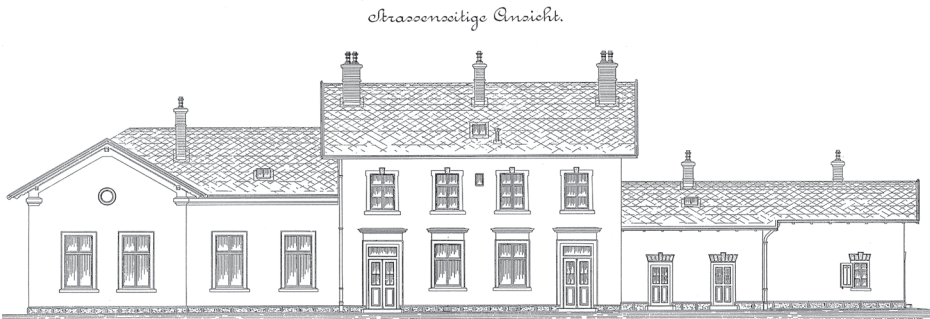


*Fot. 18. Nowy Sącz Miasto w 1908 roku⁵⁰
Rok ok. 1908. Nowy Sącz Przystanek – po dobudowaniu części piętrowej.*

*Project für die Vorgieöberung des Aufnahmegeländ.
Neu Sandez Stadt.*

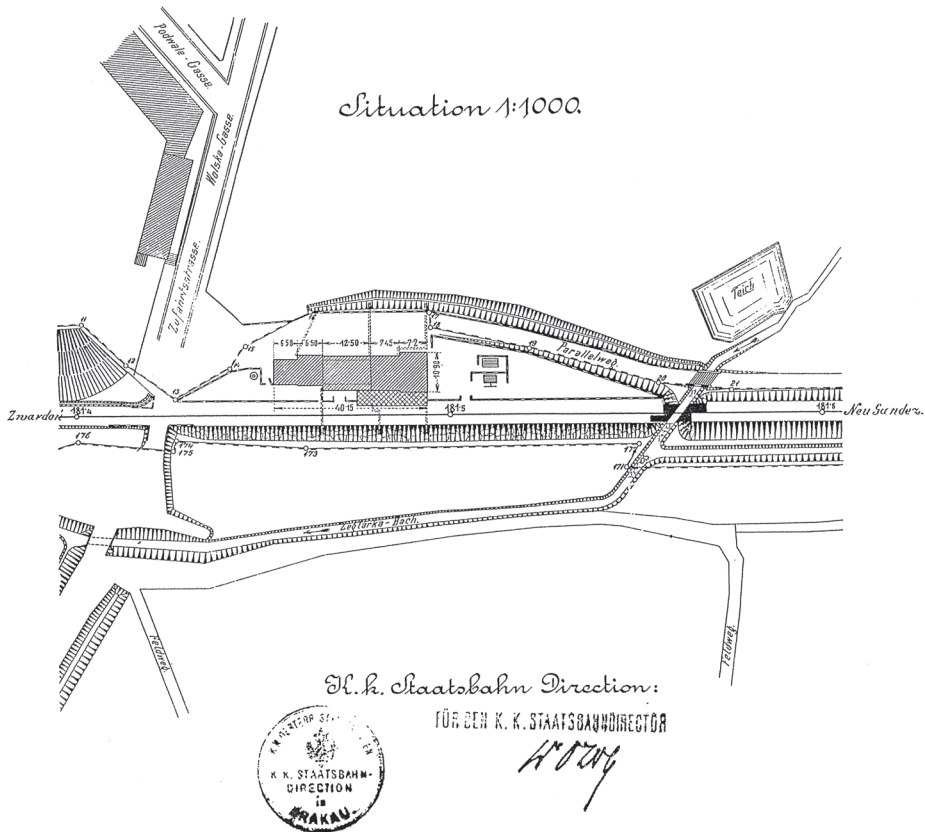


Fot. 19. Nowy Sącz Miasto w 1903 roku



Fot. 20. Nowy Sącz Miasto w 1903 roku (druga elewacja)

50 Źródło: pocztówka archiwalna



Fot. 21. Plan rozbudowy budynku przystanku Nowy Sącz z roku 1903⁵¹
Rzuty elewacji od strony torów i podjazdu. Plan przystanku po rozbudowie.

Budowa nowej parowozowni w Nowym Sączu

Kiedy w 1884 roku Nowy Sącz stał się stacją węzłową, podjęto budowę dodatkowych obiektów na terenie stacji, w tym parowozowni wachlarzowej. W opublikowanym ogłoszeniu *c.k. generalna Dyrekcja austriackich kolei państwowych ma zamiar oddać w przedsiębiorstwo następujące budowy w stacji Nowy Sącz wykonać się mającej:*

- 1) Warsztaty do naprawy wozów (Wagenreparatur-Werkstätte) 1867 m² powierzchni zabudowanej.
- 2) Magazyn na drzewo budulcowe (Werkholzschuppen) 811,04 m² powierzchni zabudowanej.
- 3) Dwie kloaki z wychodkami dla robotników à 7,5 m² (Arbeiteraborte).

51 Źródło: K.k. Staatsbahn Direction Krakau, *Project für die Vergrößerung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Neu Sandez Stadt*, maj 1903 r.; w zbiorach Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

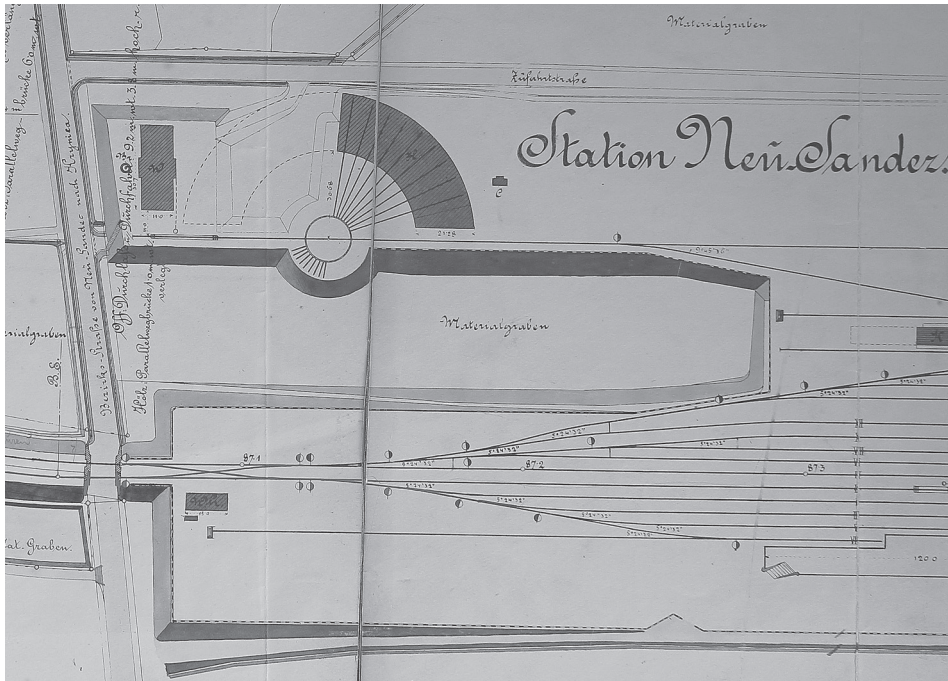
- 4) Przebudowanie istniejących warsztatów do naprawy wozów (Wagenreparaturwerkstätte) na warsztaty do naprawy maszyn (locomotivreparaturwerkstätte).
- 5) Powiększenie dotychczasowego magazynu na materiały (Materialmagazin) o 256,8 m².
- 6) Murowana kolista ogrzewalnia na 9 maszyn (Ringförmiges Heizhaus für 9 Stände) z przybudowaniem lokalu mieszczącego składy i biura, razem 1300 m².
- 7) Stacja wodna (Wasserstationsgebäude) z dwoma rezerwoarami 83,80 m² wraz z jednopiętrowymi przybudowaniami 120,35 m².
- 8) Studnia dla stacji wodnej (Wasserstationsbrunnen) 3 m średnicy w świetle.
- 9) Zbudowanie fundamentów i ścian pod obrotnicę (Drehscheibe) 14,65 m średnicy.
- 10) Popielnica (Putzgrube) wraz z szachem pod żuraw wodny (Krahnschacht) w pobliżu ogrzewalni.

Rozdanie wyż. wymienionych robót w przybliżeniu na zhr. 130 000 do zhr. 140 000 obliczonych, nastąpi w drodze ofert, a mianowicie za cenę ryczałtową za 1 m² zabudowanej powierzchni. Oferta obejmować ma wykonanie wszystkich wyż. wymienionych budowli. Termin składania ofert określono na 15.05.1885 r.⁵²

W roku 1888 parowozownia wachlarzowa miała nadal 9 stanowisk z centralnie umieszczoną obrotnicą, stanowiąc połowę istniejącej do dziś hali, wybudowana na specjalnie usypanym, podwyższonym w stosunku do otoczenia terenie. Równoległe do ulicy postawiono budynek administracyjny z umieszczoną centralnie, drugą na terenie stacji wieżą ciśnień, wyposażoną w dwa zbiorniki. Wodę czerpano ze studni znajdującej się przed budynkiem wieży ciśnień – od strony ulicy. W ciągu toru przechodzącego przez obrotnicę parowozowni i zakończonego kozłem oporowym na wysokości budynku administracyjnego, zabudowano kanał do odzulfiania parowozów (wspomnianą „popielnicę”) i postawiono obok żuraw wodny zasilany z nowej wieży ciśnień.

Do obrządzania parowozów na stacji, bez odłączania od składu pociągu, zabudowano dwa kanały oczysztkowe, z umieszczonymi przy nich żurawiami wodnymi, w torach głównych zasadniczych nr II – bliżej parowozowni i torze nr IV – bliżej stacji. Pozostały jeszcze trzy kanały, które niegdyś znajdowały się wewnątrz drewnianej, przelotowej hali starej „ogrzewalni” – w torach nr XVI, XVIII i XX. Hala została rozebrana, obrotnica w środkowym torze trakcyjnym zdemontowana, a w miejscu międzytorza, pomiędzy torem nr XII a ścianą hali, ułożono tor nr XIV.

⁵² „Czas”, nr 94 z 25.04.1885 r., „Czas”, nr 96 z 28.04.1885 r. i „Czas”, nr 102 z 5.05.1885 r.



Fot. 22. Parowozownia wachlarzowa w Nowym Sączu w roku 1888⁵³

Na prawo widoczny budynek administracyjny parowozowni z centralnie umieszczoną wieżą ciśnieniową. Poniżej kanał oczyszczkowy. Widoczny plac składowy leżący w obniżeniu pomiędzy terenem, na którym wybudowano parowozownię a terenem stacji. Zaprojektowany drugi tor w kierunku Grybowa i poszerzenie wiaduktu – ku dolnej krawędzi rysunku.

Ciekawe jest ogłoszenie z 1894 roku:

Ogłoszenie licytacji. c. k. Dyrekcyja Ruchu w Krakowie zamierza sprzedać w drodze publicznej licytacji starą murowaną ogrzewalnię i w tejże znajdujące się popielnice murowane z tym warunkiem, że kupujący zobowiąże się budynek ów w najkrótszym czasie zburzyć i wszelkie na jego własność przypadające materiały — z placu stacyjnego usunąć. Oferty dotyczące osteplowane, zapieczętowane i opatrzone napisem: „Offert betreffend Ankauf und Demolierung der Locomotiv - Remise in Neu-Sandez” wnosić należy do c. k. Dyrekcyi Ruchu w Krakowie najpóźniej do dnia 10 Marca r. b. do godziny 12 w południe po poprzednim złożeniu poręcznego w kwocie 50 Złr. w kasie c. k. Dyrekcyi Ruchu. Bliższych wyjaśnień i warunków oferowania udziela naczelnik sekcji konserwacji c. k. kolei państwowej w Nowym Sączu. Dyrektor ruchu. w z. Szukiewicz⁵⁴.

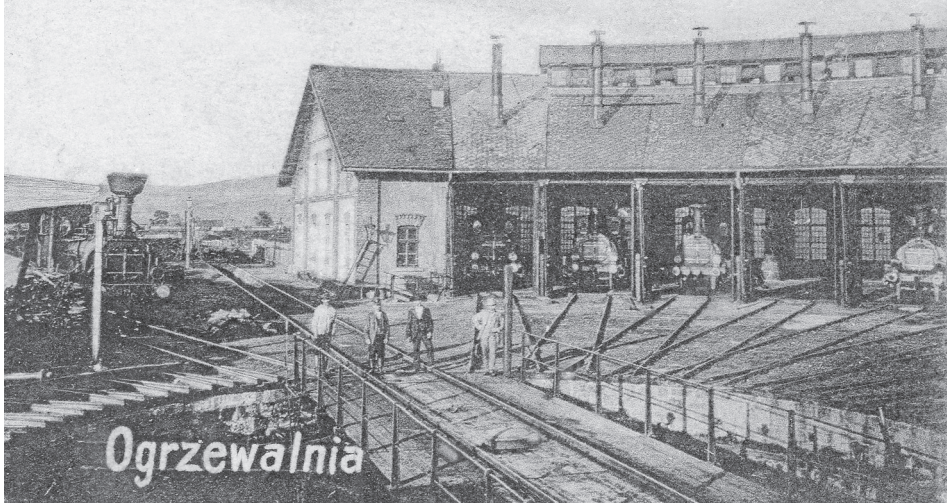
Wynika z niego, że stara hala parowozowni „przelotowej” została rozebrana w ciągu 1894 r., chyba, że ogłoszenie dotyczyło rozbiórki hali wachlarzowej dziedziostanowskiej i wybudowaniu na jej miejscu hali o 19 stanowiskach.

W roku 1894 parowozownia wachlarzowa liczyła już 19 stanowisk. Parowozownia służyła do bieżącej obsługi i utrzymania taboru linii Tarnowsko-Leluchow-

53 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

54 „Zasopismo Techniczne” nr 4 z 15.02.1894 r., s. 45 i nr 5 z 1.03.1894 r., s. 57.

skiej i transversalnej. W Stróżach powstała mała parowozownia pomocnicza wachlarzowa na 4 stanowiska. W Muszynie od ok. 1912 r. znajdowała się jednostanowiskowa „ogrzewalnia” do obsługi parowozu pracującego na linii do Krynicy. Obie podlegały sądeckiej „ogrzewalni”.



Fot. 23. Ogrzewalnia⁵⁵

Rok 1908. Hala parowozowni na 19 stanowisk. Na stanowiskach wewnątrz bali 4 parowozy, kolejny z lewej strony na torze odstawczym.

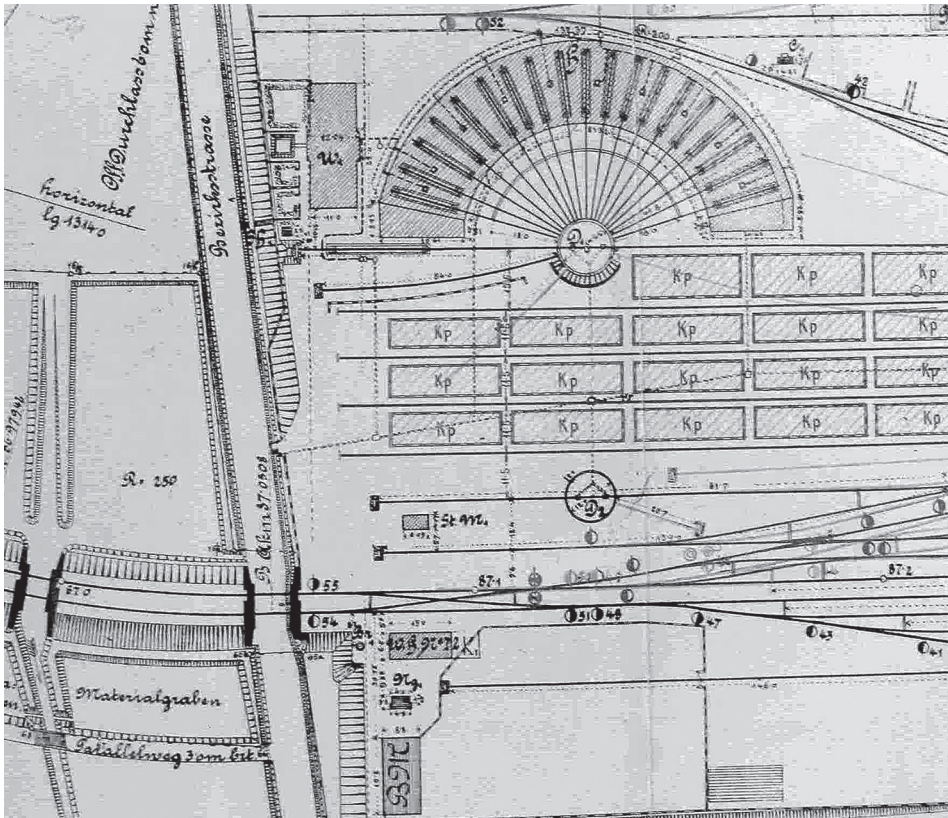
Z powodu wzrastającej ilości parowozów przydzielanych do obsługi pociągów w Nowym Sączu, istniejące wieże ciśnień wkrótce okazały się zbyt małe, zwłaszcza, że zaopatrywano w wodę również wszystkie budynki stacyjne, a sieć wodociągowa sięgała aż do wybudowanego nieopodal stacji osiedla kolejarskiego. Dnia 15.08.1909 r. dyrekcja krakowska ogłosiła przetarg na budowę wieży wodnej żelazobetonowej w Nowym Sączu⁵⁶.

Wybudowano wyższą, trzecią już w Nowym Sączu, wolnostojącą wieżę ciśnień z osmiokątnym, oszalowanym drewnianymi deskami pomieszczeniem zbiornika, połączoną układem rur ze starą (drugą) wieżą. Nowa wieża została usytuowana, na terenie należącym do Warsztatów Głównych. Kolejne żurawie wodne, umiejscowione na stacyjnym międzytorzu, umożliwiały sprawne „wodowanie” parowozów, także tych zatrzymujących się z pociągami na stacji. Były to zapewne lejowe żurawie systemu „Spitznera” powszechne na galicyjskich kolejach. Później zastąpiono je żurawiami typu austriackiego (jeden jeszcze możemy oglądać na stacji w Nowym Sączu w pobliżu kładki dla pieszych wiodącej na drugi peron i do NEWAG-u) i typu niemieckiego z obrotową głowicą.

Przy wyjeździe z torów trakcyjnych parowozowni na teren stacji (a zarazem z toru wyciągowego na teren Warsztatów Głównych) ustawiono drewnianą „budkę sygnałową”.

⁵⁵ Źródło: fragment karty pocztowej.

⁵⁶ „Czas”, nr 179 z 9.08.1909 r.



Fotografia 24. Hala parowozowni w 1905 roku⁵⁷

Hala parowozowni na 19 stanowisk. Za halą tor wyciągowy dla układu torowego na terenie Warsztatów Głównych. Projektowana na przebudowa układu torowego od strony Grybowa. Stare tory, planowane do likwidacji, zatuszowane żółtym kolorem. Wrysowana propozycja wybudowania zasieków na węgiel z umieszczonymi pomiędzy nimi bocznkami – nie została zrealizowana.

Po uruchomieniu połączenia Muszyny z Krynicą w 1911 r. i wprowadzeniu pociągów dalekobieżnych z wagonami bezpośrednimi Krynica–Lwów i Krynica–Kraków, wymogi handlowe i eksploatacyjne wymusiły skrócenie czasów jazdy i zastosowanie parowozów pospiesznych nowszych generacji.

W związku z wprowadzeniem do eksploatacji, na kolejach austriackich, parowozów opalanych olejem, także w Nowym Sączu, ok. 1910 r. obok wachlarzowej hali parowozowni wybudowano dwa zbiorniki na olej opałowy do parowozów o pojemności 500 m³ każdy, otoczone ziemnym wałem, stanowiącym zabezpieczenie w razie rozszczelnienia. Obok na międzytorzu powstał budynek stacji „ropalowej”. Wiązało się to z przebudową układu torów na terenie parowozowni – zlikwidowano m.in. tor biegnący ukosem i kończący się przy ścianie zewnętrznej parowozowni wachlarzowej – jego miejsce zajęły zbiorniki ropалу⁵⁸, wydłużono prosty odcinek toru bie-

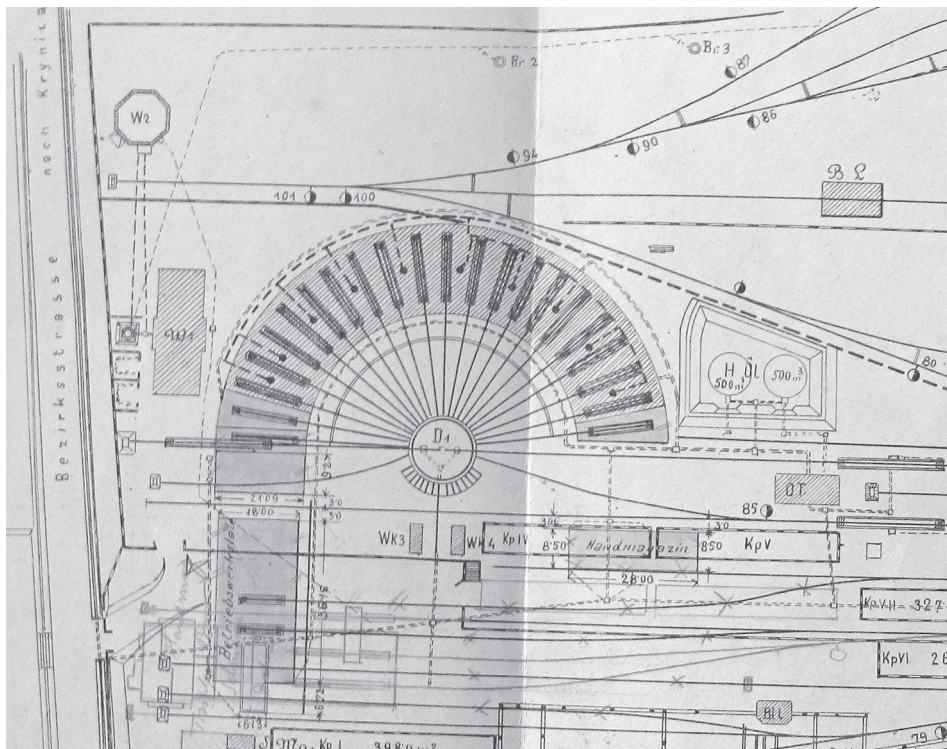
57 Źródło: K.k. Oesterreichische Staatsbahnen. K.k. Staatsbahn-Direktion Krakau, *Projekt für die Erweiterung der Station Neu Sandec*. Kraków 1904; zatwierdzony w Wiedniu 19.03.1905 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych,teczka 122 p. 358.

58 Szerzej urządzenia stacji ropalowej w Nowym Sączu opisuje artykuł *Stacja ropalowa w Nowym Sączu*,

gnącego od obrotnicy i zabudowano w nim kanał do odzulfiania, podobnie jak na równoległym do niego torze, zlikwidowano część zasieków na węgiel, wybudowano 6 nowych zasieków i położono tor odstawczy, biegnący obok obrotnicy i kończący się przed ogrodzeniem parowozowni. Zlikwidowano także obrotnicę na jednym z trzech torów odstawczych (na wysokości hali parowozowni – bliżej toru wjazdowego do stacji) i wykonano czwarty tor odstawczy, rozpoczynający się w pobliżu nastawni.

Hala parowozowni okazała się nadal zbyt ciasna, powstały więc projekty rozbudowy – w tym powiększenie wachlarza o trzy kolejne stanowiska, dołączenie części prostokątnej i wybudowanie prostokątnej hali o wymiarach 36 x 18 m, równoległej do ulicy, z doprowadzonymi do niej torami, połączonymi siecią rozjazdów.

Ostatecznie na podstawie dokumentacji z lipca 1918 r. na terenie parowozowni wybudowano dodatkową halę⁵⁹ z dwoma bramami wjazdowymi dla napraw i przeglądów parowozów, wyposażoną w zapadnię do wywiązywania zestawów kołowych spodu parowozu, zorientowaną w osi wschód-zachód.



Fot. 25. Hala parowozowni w 1913 roku⁶⁰

Hala parowozowni na 19 stanowisk. Obok hali zbiorniki ropalu. Na terenie Warsztatów Głównych widoczna nowa, osmiokątna wieża ciśnieniowa. Zaznaczony został układ rur łączących studnię i obie wieże ciśnieniowe. Projektowane powiększenie hali parowozowni, jak i dokończenie dodatkowych trzech torów wachlarza – zacięniowane – nie zostało zrealizowane.

opublikowany w tym wydawnictwie.

59 W rękopisie *Historia parowozowni Nowy Sącz. Okres XX-lecia – 1945-1965*, opracowanie Ireny Bator, autorka podała, że halę wybudowano w 1920 r.

60 Źródło: K.k. Staatsbahndirektion Krakau, Situation. *Station Neu Sandec*. Kraków grudzień 1913. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych,teczka 122 p. 771.

Rozbudowy Warsztatów Głównych c.k. austriackich Kolei Państwowych (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*) w latach 1886-1898

Aby podolać zwiększonym potrzebom, w 1886 r. oddano do użytku halę napraw wagonów z 24-ma stanowiskami (z wydzielonymi pomieszczeniami lakierni i tapicerni). Budowę hali wykonanej według planów dostarczonych przez kolej, powierzono sądeczaninowi, inż. Karolowi Kowalewskiemu. Stare stanowiska napraw wagonów, przeznaczono dla napraw parowozów. Wkrótce okazało się jednak, że i to jest niewystarczające. Dodatkowo zwiększono ilość torów postojowych, wyposażono halę napraw parowozów w przesuwnicę, wybudowano 10-elementową wagę pomostową dla parowozów (firmy *Schember C. & Sons* w Wiedniu-Atzgersdorf) i obrotnicę o nośności 56 t i długości 7 m. Najprawdopodobniej także w tym czasie, z powodu budowy parowozowni wachlarzowej na 9 stanowisk, zdemontowano niepotrzebną już drewnianą halę „ogrzewalni” nad trzema torami stacyjnymi, służącą do bieżącej obsługi lokomotyw, pozostawiając jednak trzy kanały oczyszczkowe i dwa żurawie wodne stojące pomiędzy kanałami. Były one zasilane z oddzielnej, pierwszej wieży ciśnień z pompownią i własną studnią, zainstalowanych w budynku (30 x 5 m) stojącym w pobliżu hali. Poprowadzono wtedy dodatkowy tor pomiędzy torami stacji a torami przechodzącymi przez halę (numer XIV), zlikwidowano rozjazdy i obrotnicę w ciągu środkowego toru rozebranej hali (numer XVIII).

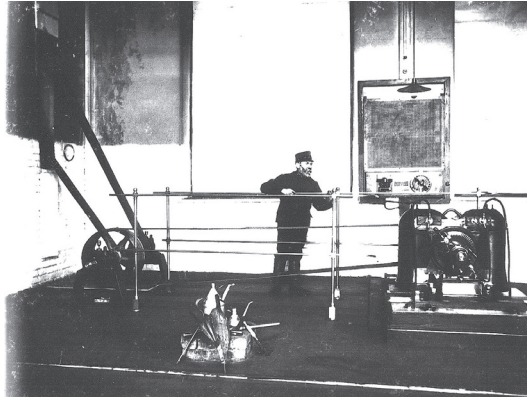
Rok 1889 przyniósł drugą rozbudowę zakładu. Dobudowano dodatkową halę z 12-ma stanowiskami dla parowozów. Powstały nowe pomieszczenia dla warsztatu obróbki mechanicznej (wyposażony w obrabiarki do metali, napędzane centralnym wałem ze 120-konnej maszyny parowej), jednopiętrowy budynek biurowy z pomieszczeniem maszynowni i narzędziowni, stolarnię z modelarnią, pomieszczenie kuźni (z czterema paleniskami kowalskimi) i odlewni, z pomieszczeniem kotłowni, a także szopa magazynowa. Powstał warsztat rurkowni, kotlarni i blacharni – w oddzielnej hali, pomieszczenia dla straży pożarnej, szopa na węgiel, szopa na drewno, magazyn materiałowy i podręczny.

W roku 1891 poprzez poszerzenie istniejącej hali, uzyskano dodatkowo 26 stanowisk dla warsztatu wagonowego, 8 stanowisk lakierni i miejsce dla warsztatu tapicerskiego. Powiększono także halę napraw lokomotyw o kolejne 12 stanowisk.

W następnych latach przeprowadzono kolejne inwestycje. Powstała hala kuźni z przyległymi pomieszczeniami biurowymi, pomieszczeniami sprężynowni i warsztatem hydraulicznym, a także nowa hala kotlarni i rurkowni z warsztatem blacharskim (poprzez powiększenie hali wybudowanej w 1889 r.). W hali napraw lokomotyw zainstalowano suwnicę z dwoma wciągarkami po 20 t udźwigu każda.

W pomieszczeniu maszynowni, skąd wałem transmisyjnym napędzano obrabiarki, umieszczono leżącą, jednocylindrową maszynę parową o mocy 40 KM (firmy *Albert-Gieseler Dampfmaschinen und Lokomotiven* w Mannheim) i drugą maszynę parową o mocy 10 KM. Dla umożliwienia wyłączania napędu maszyn w stolarni, zainstalowano szybko działające sprzęgło kłowe. Znalazła tam miejsce również

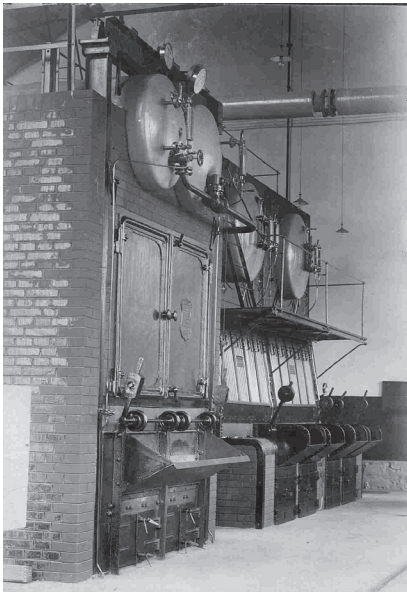
„dynamomaszyna” o mocy 10 KM, z której zasilano urządzenia z napędem elektrycznym, będące na wyposażeniu warsztatu kotłarni, rurkowni i blacharni, znajdujące się w oddzielnej hali.



Fot. 26. Agregat prądowórczy⁶¹

Przed 1900 r. Dynamomaszyna w Warsztatach Głównych. Obsługuje Dmochowski.

Kotłownia została wyposażona w dwa kotły płomieniówkowe typu kornwalijskiego o powierzchni ogrzewalnej 50 m², z uwagi na zwiększającą się powierzchnię Warsztatów, przewidziano również miejsce do zainstalowania kotła rurowego o powierzchni ogrzewalnej 100 m². Oba kotły 50 m², wymieniono niedługo później na jeden o powierzchni ogrzewalnej 110 m², wyposażając jednocześnie kocioł 100 m² w pompy rurowe systemu „Dubiau” nadesłane z warsztatów w Przemyślu.



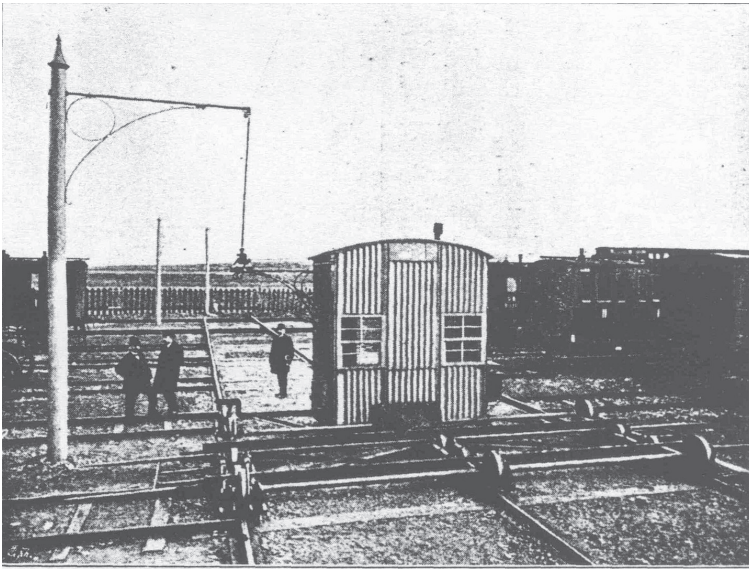
Fot. 27. Kotłownia 1901⁶²

Kotły systemu kornwalijskiego w Warsztatach Głównych.

61 Źródło: fotografia ze zbioru autor

62 Źródło: fotografia ze zbioru autora

Do przesuwnic wagonowej, o długości 20 m, poruszającej się po torze o dł. 120 m, zainstalowano w 1896 r. elektryczny napęd z sieci 150 V zawieszonej na wysokości 5,5 m.



Fot. 28. Przesuwnica wagonowa z napędem elektrycznym w 1896 roku⁶³

Z terenu Warsztatów Głównych wydzielono i ogrodzono teren magazynów materiałowych, jako odrębnej jednostki organizacyjnej c.k. Generalnej Dyrekcji Kolei. Na tym obszarze znalazła się najstarsza hala napraw (w latach 1876-1886 służyła do napraw wagonów i lokomotyw, ze stanowiskiem lakierniczym, a w latach 1886-1889 tylko lokomotyw), która została przekształcona w magazyn (nr 1 – 3). Zlikwidowano wjazdy do hali, zakańczając przed ogrodzeniem 6 torów, które do niej prowadziły, wzniesiono budynek magazynowy nr 5, poprowadzono także nowe tory, w tym bocznice do nowego magazynu i dodatkowy prostopadły tor z zainstalowanymi obrotnicami, służący do połączenia bocznic przy obu magazynach (nr 4 i 5), ułożony wzdłuż budynku starej hali. Na terenie „magazynów materiałowych” znalazł się także stary magazyn (nr 4) z początków działalności Warsztatów i dodatkowy magazyn nr 6 – o małej powierzchni.

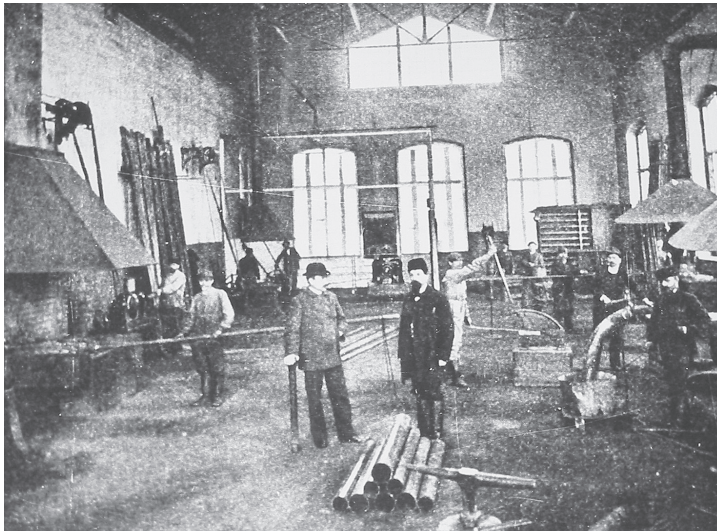
Po rozbudowach powierzchnia Warsztatów wzrosła do 15.768 m² i w roku 1898 mogły one pomieścić 23 lokomotywy – na kanałach naprawczych i 49 wagonów w zamykanych i ogrzewanych halach⁶⁴. Zakłady zatrudniały w 1896 r. 557 pracowników⁶⁵.

63 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

64 Spitzner J., *Werkstättenwesen [w:] Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898; s. 599-601.

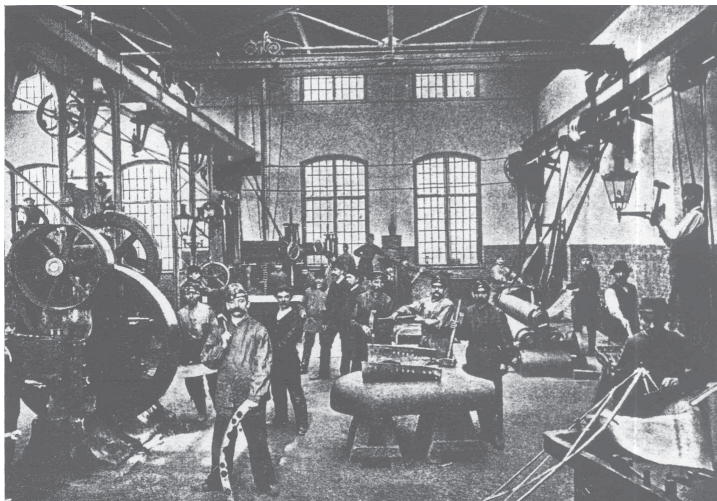
65 *Bericht über die Ergebnisse der k.k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1896*, Wiedeń 1897, s. 155.

Na teren Warsztatów Głównych prowadziło przejście przez tory stacyjne, rozpoczynające się drewnianym pomostem przy peronie pierwszym, na skraju ogrodu kolejowego, po stronie Warsztatów prowadzące najpierw przez ogrodzony plac, a później przez budynek portierni, z przejściem pośrodku.



Fot. 29. Wnętrze hali kuźni miedzi i rurkowni z ok. 1894 roku⁶⁶

Fotografie przygotowane na wystawę krajową we Lwowie w 1894 r., prezentowane na wystawie w Wiedniu w 1898 r. i wykorzystane w książce.



Fot. 30. Wnętrze hali blacharni z ok. 1894 roku⁶⁷

Fotografie przygotowane na wystawę krajową we Lwowie w 1894 r., prezentowane na wystawie w Wiedniu w 1898 r. i wykorzystane w książce.

66 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

67 Źródło: *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898.

Kolonia Kolejowa

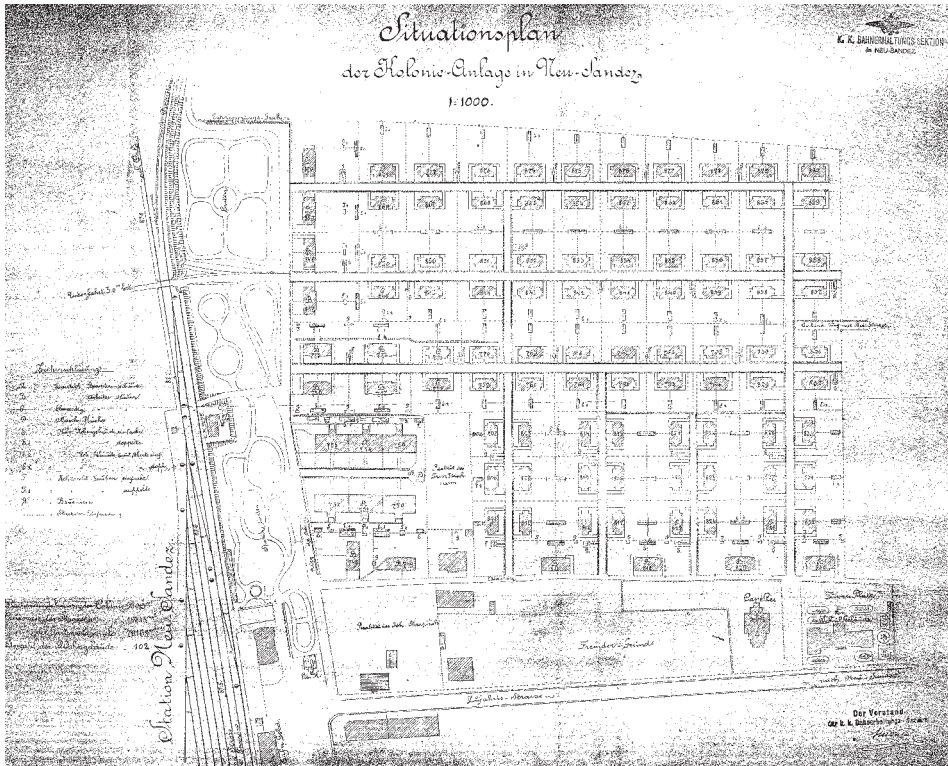
Dla pracowników kolei, zwłaszcza po zrealizowanych rozbudowach Warsztatów i sprowadzeniu robotników z rodzinami z warsztatów w Zagórzcu, władze kolejowe (*k.k. Staatseisenbahn-Verwaltung*) wybudowały w latach 1890-1892 kosztem 423.300 fl. największe osiedle robotnicze w Galicji, nazwane Kolonią Kolejową (*Arbeiter-Colonie*)⁶⁸. W skład tego założenia urbanistycznego weszły 82 dwurodzinne, parterowe domy („bliźniaki”), 14 czterorodzinnych domów piętrowych i dwa szeregowe, po 3 domy w szeregu, piętrowe domy wielorodzinne, w których pierwotnie były 24 apartamenty dla urzędników kolejowych⁶⁹. Czynsz wynosił 7 fl. miesięcznie. Dla mieszkańców wybudowano w roku 1907, przy obecnej ulicy Kolejowej, łaźnię (mieściła się na parterze budynku) i przychodnię lekarską (na piętrze). W latach 1896-1899 wybudowano szkołę (45.000 fl.) i kaplicę (40.000 fl.). Cały układ osiedla tworzyła siatka ulic – 3 ulice równoległe do głównej drogi wiodącej do dworca kolejowego (*Gasse II* – obecna Niedziałkowskiego, *Gasse III* – obecna Barlickiego i *Gasse IV* – obecna Podhalańska) i pięć poprzecznych (*Weg die Colonie*; późniejsza *Quergasse I* – obecna Kolejowa, *Quergasse II* – obecna Zamoyckiego, *Sackgasse I* – obecna Lubomirskich, *Sackgasse II* – obecna Wiatra, *Quergasse III* – obecna Zygmuntowska), z których trzy (*Quergasse*) przecinały wszystkie ulice równoległe do obecnej Batorego. Pierwotnie dwie z nich nie miały przebiecia do obecnej Niedziałkowskiego i nazywane były „ślepyimi” (*Sackgasse*), ich przebiecie do *Gasse II* nastąpiło ok. 1901 r., wtedy też przedłużono *Quergasse III* do traktu węgierskiego. Ulice w Kolonii Kolejowej nie miały nazw, za wyjątkiem uliczki *Gasse I*, biegnącej obrzeżem Kolonii za kaplicą (obecna 1 Maja), którą nazwano jeszcze przed I wojną światową, ku czci dobroczyńcy sądeckich kolejarzy, ulicą Bilińskiego. Domy posiadały numery: od 748-773 i od 805-880, nadawane w kolejności powstawania budynków.

Po wybudowaniu Kolonii Kolejowej i poprowadzeniu drogi o szerokości 3 m wzdłuż południowej granicy osiedla (*Weg die Colonie*; późniejsza *Quergasse I*), wyprowadzono od tej ulicy pod kątem prostym drogę przechodzącą przez tory przejazdem pod torami, na wysokości obecnej ulicy Bilińskiego i stamtąd do południowej części miasta.

Pomiędzy ulicą wiodącą wzdłuż osiedla kolejarskiego a torami, władze kolejowe urządziły „ogród spacerowy” z klombami i alejkami, przedzielony drogą dojazdową do strażnicy nr 73 i drogą prowadzącą pod wiaduktem kolejowym do Dąbrówki Niemieckiej i w stronę Starego Sącza – na przedłużeniu obecnej Barlickiego. W ogrodzie zainstalowano fontannę – bliżej dworca i okrągły zbiornik – cysternę na wodę, posadowioną na kopcu w kształcie ściętego stożka. W dalszej części ogrodu usypano mały kopiec zwieńczony okrągłym placem, na który prowadziły ścieżki.

68 *Beschreibender Katalog des k.k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen*, Wiedeń 1902, s. 426.

69 Było to łącznie 220 mieszkań w domach parterowych i piętrowych oraz 48 mieszkań w dwóch domach szeregowych.



Fot. 31. Plan Kolonii Robotniczej⁷⁰

Plan Kolonii Robotniczej w Nowym Sączu, wybudowanej w latach 1890–1892. W dole po prawej stronie bryła kaplicy szkolnej (1897–1899) i szkoły.



Fot. 32. Panorama Kolonii Robotniczej z 1897 roku⁷¹

Panorama Kolonii Robotniczej (Kolejowej) z wieży kaplicy.

70 Źródło: Zbiory Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

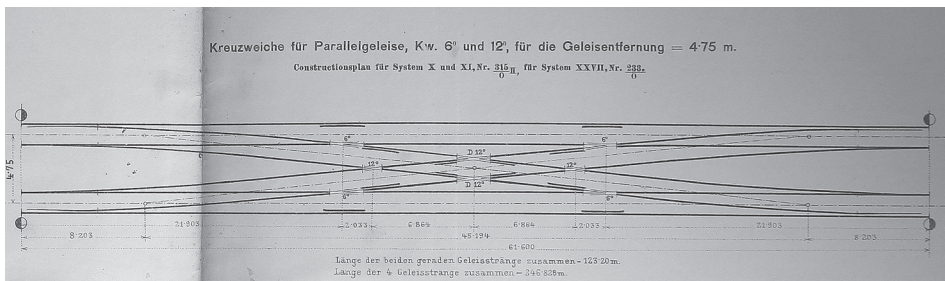
71 Źródło: fragment karty pocztowej

Przebudowa układu torowego stacji w Nowym Sączu

Stacja wkrótce stała się zbyt ciasna, a tory za krótkie na przyjęcie kursujących składów towarowych. Według opracowanych projektów, przedłużono układ torowy w kierunku Starego Sącza. Przy murze Warsztatów kolejowych pozostawiono budynek pierwszej wieży ciśnień i trzy kanały oczyszczkowe w ciągu torów XVI, XVIII i XX (znajdujące się na wysokości budynku dawnej ekspedycji towarowej, z lewej strony dworca), które pozostały po rozebranej wcześniej starej hali „ogrzewalni” służącej od 1876 r. do obsługi lokomotyw. Rozebrane zostały natomiast najstarsze budynki Warsztatów (nie takie znów stare, bo liczące w czasie rozbiórki 30 lat) – pierwsza hala napraw, służąca od czasu rozbudowy w 1891 r. jako magazyn, obydwa budynki magazynowe i pomniejsze magazyny wraz z bocznicami i dwiema obrotnicami służącymi do przemieszczania wagonów pomiędzy magazynami. Ich miejsce zajęły przedłużone tory postojowe na terenie Warsztatów. Od strony wjazdu na stację ze Starego Sącza powstała sieć torów komunikacyjnych, służących dojazdu do Warsztatów. Do tej pory wjazd na teren Warsztatów odbywał się z toru wyciągowego, od strony parowozowni. Wybudowano także dużą obrotnicę – o największej średnicy i dwa kanały rewizyjne na torach dojazdowych do obrotnicy. Po zachodniej stronie stacji powstała górka rozrządowa w ciągu toru nr VI, wyprofilowana ze spadkiem 20‰ – na długości 69 m – w stronę stacji i spadkiem 25‰ – na długości 74,6 m – w stronę toru wyciągowego, w kierunku Starego Sącza. Pomiędzy torami prowadzącymi do obrotnicy przewidziano możliwość zabudowy 13 zasieków na węgiel i 30 zasieków na wolnej przestrzeni pomiędzy halą parowozowni a torami postojowymi. Planów tych jednak nie zrealizowano i w 1908 r. istniały 22 zasieki rozmieszczone wzdłuż torów wjazdowych do parowozowni.

Wprowadzono także tor w kierunku Chabówki po nowym nasypie, oddalając go od toru bocznicy i wygospodarowując pomiędzy nimi plac ładunkowy. Przebudowano także wiadukt nad ulicą Węgierską i dokonano korekty przebiegu samej ulicy.

W ramach wprowadzania nowinek technicznych, podczas rozbudowy układu torowego zainstalowano na stacji 43 rozjazdy na podrozdajdnicach stalowych – dla szyn typów X i XI.

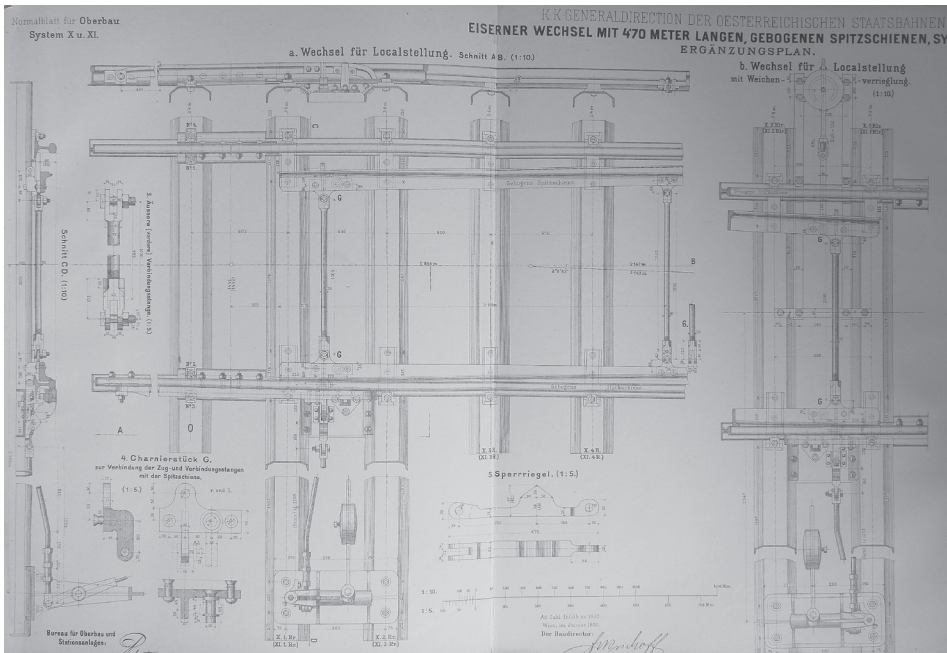


Fot. 33. Podwójne połączenie torów z 1895 roku ⁷²

Zespół rozjazdów krzyżowych (Kreuzweiche für Parallelgleise; Kreuzungswinkel = 6° u. 12°).

72 Źródło: K.k. General-Direction der Österreichischen Staatsbahnen, Oberbau-Normalien. Normalblatt für Oberbau. System X u XI. Blatt nr 291/0: Typen der Normalen Weichenanlagen, system X u. XI, mit Gebogenen, 4,7 m langen Spitzschienen. Wiedeń 1895. W zbiorze Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. w Nowym Sączu.

Zwrotnice także układają się na podkładach żelaznych, lecz tu zachodzi pewna niedogodność przy stosowaniu podkładów żelaznych do zwrotnic torów w łukach [...]. Aby zwrotnica w łuku była dobrze i prawidłowo ułożona, powinna być zmontowana podług promienia łuku. Z drzewem sprawa łatwa: układa się podkłady i szyny podług tego promienia, poczem nacina (deksluje) się podkłady i wierci się otwory na baki w właściwych miejscach. Z podkładami metalowymi jest sprawa trudniejsza, bo takie załatwienie jest niemożliwe; trzeba po rozmieszczeniu podkładów i szyn, położenie otworów na każdym podkładzie naznaczyć i następnie podkłady odesłać do warsztatów, aby tam porobiono potrzebne otwory; albo należy mieć olbrzymie zapasy podkładów z otworami już porobionymi dla rozmaitych kombinacji łuków. Zadanie to najlepiej rozwiązano w Austrii, gdzie prawie wszystkie zwrotnice są na podkładach żelaznych: wszystkie zwrotnice są jednak tam wyłącznie w liniach prostych; plany stacji winny być tak wypracowane, aby żadna zwrotnica nie znalazła się w łuku⁷³.

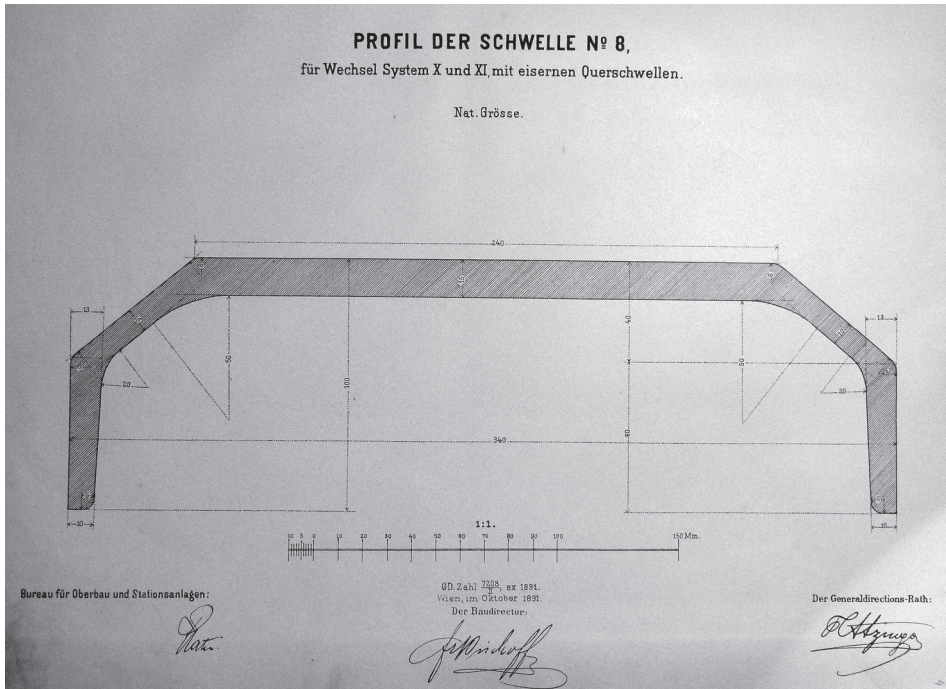


Fot. 34. Rozjazd zwyczajny z 1895 roku⁷⁴

Rozjazd na podrozjazdnicach stalowych z napędem zwrotnicowym mechanicznym ręcznym do nastawiania miejscowego.

73 J. Orpiszewski, Podkłady żelazne na drogach żelaznych szwajcarskich, „Przegląd Techniczny”, nr 11 z 14.03.1907 r., s. 137.

74 Źródło: K.k. General-Direction der Österreichischen Staatsbahnen, Oberbau-Normalien. Normalblatt für Oberbau. System X u XI. Blatt nr 259a/0: Eisener Wechsel mit 4,7 meter langen, Gebogenen Spitzschienen, system X u. XI. Wiedeń 1895. W zbiorze Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. w Nowym Sączu.



Fot. 35. Podkład stalowy z 1891 roku⁷⁵

Podkład stalowy nr 8 dla rozjazdów na podrozjazdnicach stalowych systemu X i XI. Konstrukcja z roku 1891.

Ulica biegnąca pomiędzy stacją a Kolonią Robotniczą kończyła się pierwotnie tuż za parkiem kolejowym – za ostatnim domem Kolonii. Po wydłużeniu układu torowego stacji w roku 1908, zlikwidowano wiadukt nad drogą o szer. 3 m – za strażnicą nr 73 – na wysokości obecnej ulicy Barlickiego, poprowadzono ulicę (obecnie Kolejową) prosto i połączono z kierunkiem na Stary Sącz, przeprowadzając ją przejazdem przez tory na Chabówkę (położone w nowym miejscu) i pod wiaduktem z torami na Muszynę, czyli tak jak to jest do dziś.

Na samej stacji po roku 1908 powstały piętrowe budynki nastawni wykonawczych – wyposażonych w mechaniczne urządzenia scentralizowanego nastawiania części zwrotnic i semaforów wyjazdowych za pomocą pędni drutowych. Przykładowo nastawnia od strony Grybowa obsługiwała wszystkie rozjazdy wschodniej głowicy wjazdowej stacji i trzy semafor wyjazdowe.

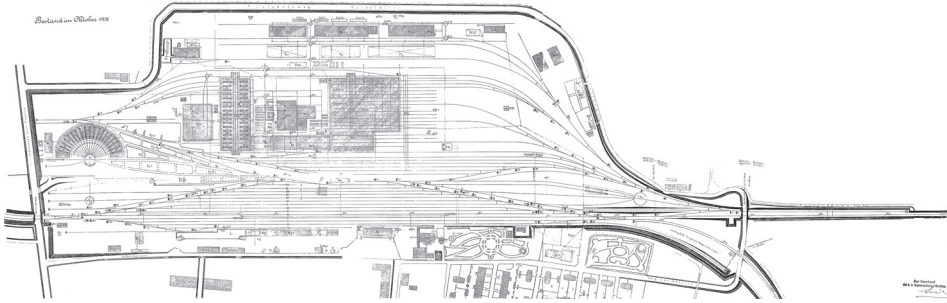
Sygnaly pozwolenia wjazdu na tory boczne (dla torów od XVIII wwyż) i z torów bocznych na główne podawano za pomocą dwóch tarcz manewrowych (*Rangirsignal* RS₁ i RS₂) ustawionych przy drogach zwrotnicowych po obu końcach stacji.

Na placu dworca towarowego wybudowano trzy baraki magazynów wojskowych, dla koszar znajdujących się po drugiej stronie ulicy. Dwa z nich naprzeciwko

⁷⁵ Źródło: K.k. General-Direction der Österreichischen Staatsbahnen, *Oberbau-Normalien. Normalblatt für Oberbau. System X u XI. Blatt nr 248/0: Profil der Schwell Nr 8 für System X u XI mit eisernen Querschwellen.* Wiedeń 1895. W zbiorze Zakładu Linii Kolejowych PLK S.A. w Nowym Sączu.

rampy ładunkowej, przy ogrodzeniu terenu stacyjnego, trzeci po lewej stronie od wjazdu na teren stacji towarowej.

W torze nr V biegnącym wzdłuż rampy ładunkowej zainstalowano wagę wagonową i skrajnik. Przy torze boczniczy, po lewej stronie od wjazdu na plac towarowy, zainstalowano rampę ładunkową dla bydła i bliżej ogrodzenia stacji zagrodę dla zwierząt⁷⁶.



Fotografia 36. Plan stacji Nowy Sącz z 1908 roku

Rok 1908. Plan stacji w Nowym Sączu po przebudowie układu torowego. Pozostał jeszcze stary budynek stacyjny, obok którego powstał drewniany budynek prowizoryczny. Widoczny budynek łaźni kolejowej i placu na składowanie węgla, w miejscu części ogrodu kolejowego. Źródło: ze zbioru Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

Powstanie nowego budynku dworca

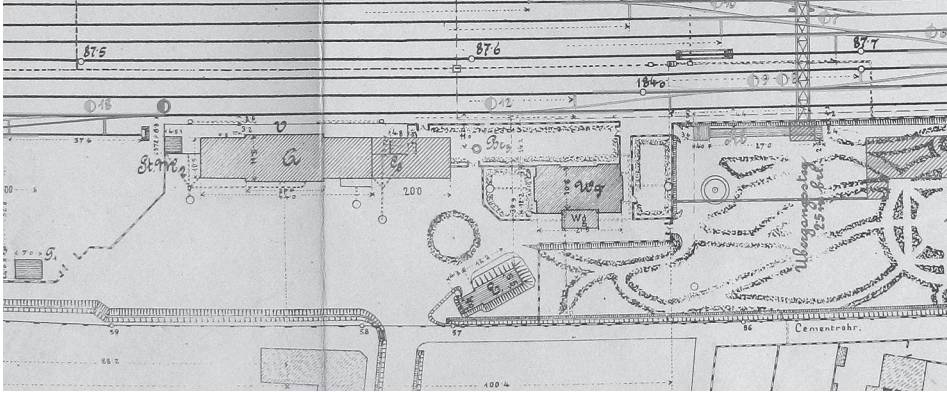
Stary budynek dworcowy stał się zbyt ciasny na potrzeby stacji powiększanej w latach 1907-1908. Projekt rozbudowy układu torowego powstał już w 1904 roku i został zatwierdzony do wykonania dnia 19.03.1905 r. Jeżeli chodzi o sam budynek dworca, przewidywano na nim jedynie przedłużenie istniejącego budynku w kierunku zachodnim; w miejscu wyjścia z dworca i drewnianego szaletu miała powstać nowa przybudówka z poddaszem – o długości 20 m.

Jednakże rada miasta, której na sercu leżało polepszenie wizerunku Nowego Sącza, a większość z gości przybywała tutaj koleją, wysłała petycję datowaną 18.09.1906 r. do Wiednia⁷⁷. Zwrócono w niej uwagę, że niedawno w mieście powstało Towarzystwo Turystyczne „Beskid” (celem pobudzenia ruchu turystycznego, który do tej pory był niekorzystny), a miasto planuje w najbliższym czasie realizację inwestycji takich jak centralny wodociąg, kanalizacja i elektryczność. Wszystko dla potrzeb przybywających do miasta osób, handlowców i przemysłowców. Skoro więc przebudowa układu torowego ma poprawić jakość pracy stacji i obsługi podróżnych, powinni oni także otrzymać odpowiednio wyposażony, reprezentacyjny dla aspiracji miasta nowy budynek dworca, a magazyn towarowy

⁷⁶ Opis układu torowego, wyposażenia i budynków stacji według planu z listopada 1908 r.: *k.k. Bahnerhaltungs-Sektion Neu-Sandez Situation der St. Nowy Sącz Neu-Sandez*, Mastab 1:1000. Kopia planu w zbiorze Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

⁷⁷ Księga Uchwał RMNS; Protokół z 27.09.1906 r., s. 250; 3.01.1907 r.; 14.11.1907 r. Archiwum Narodowe w Krakowie Oddział w Nowym Sączu, sygn. 235 i 237.

przylegający do budynku stacyjnego wraz z torowiskiem powinno się przebudować.



Fot. 37. Projekt budynku dworca z 1905 roku⁷⁸

Projektowane powiększenie budynku dworca – zaciemnione kolorem czerwonym – nie zostało zrealizowane.

Wysłano następnie „deputację” do Wiednia i ostatecznie sprawa zakończyła się sukcesem. Powstał nowy projekt okazalszego budynku, datowany w Krakowie 18.09.1907 r., zatwierdzony do realizacji dnia 5.12.1907 r. przez ministerstwo kolei. Budynek wzniesiony na planie wydłużonego prostokąta, pięcioczęściowy, trzydziestojednoosiowy, z piętrowymi ryzalitami bocznymi trójosiowymi i wysokim ryzalitem środkowym, został wykonany w stylu secesyjnym, o ścianach murowanych z cegły, otynkowany, z bogatą sztukaterią. Do elewacji zachodniej została dobudowana parterowa przybudówka, w której znalazło się wyjście z peronu dworcowego. Budynek został podpiwniczony w części – pod ryzalitami bocznymi i wspomnianą przybudówką. Nakryty dachami dwu i czterospadowymi, a nad częścią środkową dachem łamanym czterospadowym. Kryte pierwotnie dachówką, po II wojnie światowej blachą. Parterowa przybudówka z pokryciem dachowym wykonanym z papy. Od strony torów, nad peronem wyłożonym płytkami z terakoty postawiono wiatę peronową z żeliwnymi kolumnami (co drugi słup stanowił jednocześnie rurę do odprowadzenia wody deszczowej z dachu), nakrytą pulpitem dachem. Fundament został wykonany z kamienia i cegły, o grubości ok. 80 cm. Ściany zostały postawione z cegły ceramicznej i otynkowane tzw. cementem romańskim – w naturalnym kolorze, stąd pierwotnie elewacja nie miała zróżnicowania kolorystycznego poszczególnych detali architektonicznych – odlanych także z cementu romańskiego. Boniowanie wykonano z zaprawy cementowo-wapiennej na bazie cementu portlandzkiego. Tynki okładzinowe na bazie cementu romańskiego a tynki gładkie płaszczyznowe – wapienne. Elewacje wykonano w formie wyprofilowanych w tynku pilastrów przyściennych, kanelo-

78 Źródło: K.k. Oesterreichische Staatsbahnen. K.k. Staatsbahn-Direktion Krakau, *Projekt für die Erweiterung der Station Neu Sandec*. Kraków 1904; zatwierdzony w Wiedniu 19.03.1905 r. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych, teczka 122 p. 358.

wanych, zwężających się ku górze, w części górnej z płycinami wypełnionymi dekoracją roślinną. Otwory okienne prostokątne w tynkowanych obramieniach, w nadprożach o profilowanych w okładzinie łukach. Obramienia okien na piętrach prostokątne, w obramieniach tynkowych, ujęte w nadprożach odcinkami gzymsów nadokiennych, z wydatnymi uszakami i podokiennikami. Elewacje przewiązek – pomiędzy skrzydłami a częścią środkową – podzielone na pięć dwuokiennych segmentów za pomocą masywnych sterczyn wieńczących gzyms (naczółków), wspartych na małych konsolkach, pod którymi spływające, profilowane w tynku listwy o dekoracji w formie listków. Otwory okienne prostokątne z profilowanymi w nadprożach klincami, pomiędzy którymi prostokątne plakiety. Pod profilowanym gzymsem koronującym, na całych długościach elewacji przewiązek fryz roślinny (w formie mięsistych liści). Elewacja części środkowej jednoosiowa, z podziałem za pomocą dużego otworu wejściowego. Elewacja o bogatym wystroju formie pilastrów zwężających się ku górze, kandelowanych. W części górnej w kapitelach płyciny w formie tarcz ujętych dołem girlandami, górą zredukowane belkowaniem. W części środkowej półkuliście zamknięty otwór okienny z profilowanym w okładzinie łukiem nadproża. Ponad nim wydzielone pod okapem dachu trzy płaszczyzny. W środkowej data budowy 1909, w bocznych stylizowana dekoracja w formie kół i linii. Elewacja oflankowana sterczynami masywnymi, nakrytymi półkolistymi daszkami. StercZYNY z płycinami w formie tarcz, ujęte dołem girlandami. Pomiędzy nimi symbol kolei – koło ujęte rozpostartymi skrzydłami.

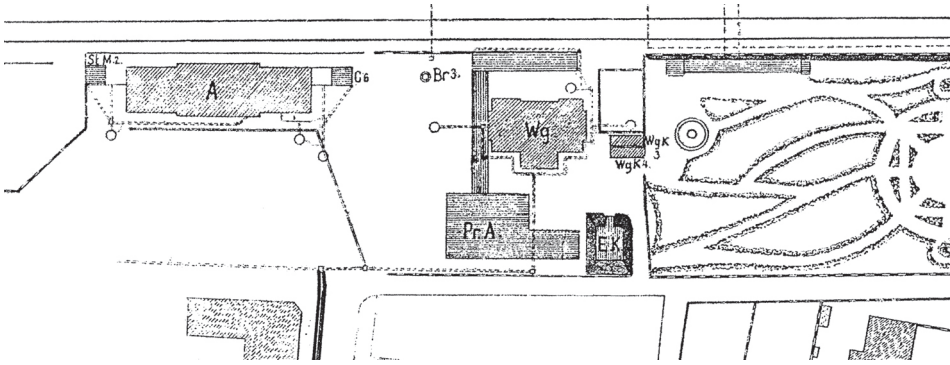
Elewacja tylna (południowa) w analogicznym opracowaniu do frontowej, przesłonięta pulpitowym daszkiem wspartym na żeliwnej konstrukcji. Elewacja wschodnia – dwuosiowa z dekoracją detalem architektonicznym zastosowanym we frontowej. Otwory okienne i drzwiowe w profilowanych obramieniach. W kondygnacji piętra wzbogacona plakietami z datą 1910 i nazwą stacji. Elewacja zachodnia przesłonięta dobudowaną współcześnie przybudówką⁷⁹. Łączna kubatura budynku wyniosła ok. 9400 m³, a powierzchnia użytkowa 1400 m².

W czasie budowy, dla obsługi podróżnych powstał prowizoryczny, drewniany budynek stacyjny przy ulicy, połączony drewnianą, zadaszoną przewiązką z wybudowaną na peronie drewnianą wiatą, chroniącą pasażerów przed słońcem i deszczem. Przewiązka biegła tuż przy budynku obecnej poczty – w przestrzeni pomiędzy budynkiem, a boczną ścianą nowego dworca.

Budynek lodowni, stojący ukośnie przy placu dworcowym, w związku z planowanym poszerzeniem placu, został rozebrany, a nowy budynek lodowni postawiono przy ulicy tuż obok ogrodu kolejowego.

Pracami kierował budowniczy miejski Zenon Remi.

79 Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa dla obiektu „Budynek dworca kolejowego”, wpisane do rejestru zabytków pod nr KSA-653 z dn. 19.12.1991 r. Autor karty: Marek H. Grabski. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Delegatura w Nowym Sączu.



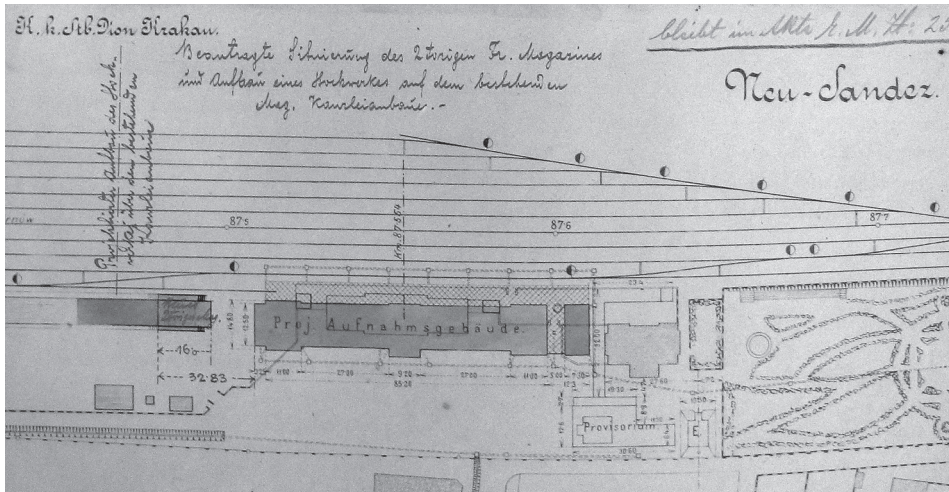
Fot. 38. Prowizoryczny budynek z 1908 roku⁸⁰

Prowizoryczny budynek stacyjny (Pr.A), połączony pomostem przykrytym wiatą z peronem, także przykrytym wiatą. A – stary budynek stacji, St.M.₂ – magazyn stacyjny, C₆ – ubikacje, Wg – budynek mieszkalny, EK – „lodownia”, WgK3 i WgK4 – stare pudła wagonowe – jako magazyny.

Poświęcenie i otwarcie nowego dworca kolejowego w Nowym Sączu odbędzie się w piątek 25 b.m. o godzinie 10 rano. Dworzec ten powstał dzięki energicznym zabiegom tutejszej Rady miasta, która w roku 1907 wystąpiła osobną deputacją, z burmistrzem Barbackim na czele, do ówczesnego ministra Derschattya. Minister przychylił się do budowy nowego dworca, a ówczesny minister skarbu dr Witold Korytowski, poseł miasta Nowego Sącza, przyjął w budżet odpowiednią na ten cel kwotę. Plany na gmach dworca wykonała dyrekcja kolei państwowej w Krakowie. Budynek utrzymany w stylu wiedeńskiej secesji. Na piętro wysoki westybul łączy się z lewym i prawym skrzydłem, zakończonym również piętrowymi budowlami. Sam westybul, mający po lewej stronie kasę, po prawej dział pakunkowy, jest jasny, przestronny i posiada piękne ozdoby, widoki z Tatr i Pienin, wykonane przez p. Cieczkiewicza, urzędnika ruchu, pozytem artystę i malarza. Przedstawiono tutaj Czarny Staw z tłem wiosennem, dalej inny widok Tatr w zimie, zaś po prawej stronie najpiękniejsze widoki z uroczych Pienin i Czorsztyna. Obecnie podjęto starania, aby p. Cieczkiewicz ozdobił w podobny sposób dworzec kolejowy w Tarnowie. W nowym gmachu mamy następujące ubikacje: biuro inspektora ruchu i tegoż zastępcy, biuro urzędu ruchu wraz z ubikacją dla telegrafu, restauracja i poczekalnia klasy trzeciej, kasa osobowa. Z prawej strony westybulu ekspedyt pakunków, poczekalnia I i II klasy, restauracja II klasy, wreszcie wyjście. Jak wspomniałem, budynek przedstawia się dość wesoło, ale był on odpowiedni dla stosunków z przed lat... 10. Już teraz musiano przerabiać biuro telefoniczne; biuro urzędu ruchu jest zbyt szczupłe, skutkiem tego jedno biuro ekspedytur musi się umieścić na pierwszym piętrze w pokoju, który początkowo miał być przeznaczony na pokój gościnny dla kolejarzy. Poczekalnia trzeciej klasy jest też za mała, wobec frekwencji tej klasy; to samo powiedzieć można o restauracji trzeciej klasy. Z większym komfortem przedstawia się restauracja drugiej klasy, w której szczególnie kuchnia urządzona jest postępowo. Budowę prowadził przedsiębiorca Fussgänger z Żywca; kierownikiem urzędowym był inżynier kolejowy p. Skofleg i zwierzchnikiem szef sekcji i główny kierownik p. Solka. Gmach zaopatrzone w wodociągi; w pobliżu stacji znajdują się trzy hydranty, mogące oczyścić tak samo rozległy i kryty peron, jak zajazd

80 Źródło: fragment planu stacji z 1908 r. ze zbioru Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

przed dworcem, obecnie znacznie rozszerzony i wyłożony kostką. Miasto nasze może z zadowoleniem spoglądać na budowę nowego dworca, dokonaną staraniem jego reprezentacji. Zadowolenie to tem większe, że nowy dworzec otworzy p. dyrektor, który jest tu zawsze mile widzianym „Sądeczaniec”. On to był pierwszym szermierzem idei TSL na naszym gruncie; jako pierwszy prezes Koła tego Towarzystwa, jeszcze w roku 1892 znalazł zawsze chwilę czasu dla spraw oświatowych, poza swoimi ciężkimi obowiązkami podówczas inżyniera kolejowego. Z okazji otwarcia nowego dworca kolejowego, wydało miejscowe Koło TSL widokówkę stacji, prezentującą się wcale efektownie⁸¹.



Fot. 39. Projekt budynku dworca z 1908 roku⁸²

Projektowany nowy budynek dworca zacięniowany kolorem czerwonym, wrysowany na tle starego budynku dworca.



Fot. 40. Nowy budynek dworca w 1911 roku⁸³

Przed budynkiem mieszkalnym, z lewej strony, widoczne zadaszenie pozostałe po prowizorycznym budynku stacji.

81 „Nowa Reforma” (numer popołudniowy), nr 536 z 23.11.1910 r.

82 Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych, teczka 122.

83 Poczłówka archiwalna wydana nakładem Dyrekcji Kolei w Krakowie i TSL w Nowym Sączu.

Dziś odbyło się tu poświęcenie nowego dworca kolejowego; aktu poświęcenia, w westybulu, dokonał ks. infułat Góralik, w asystencji licznych duchowieństwa. W uroczystościach wzięli udział: szef sekcji w ministerstwie kolei Kosiński, wice sekretarz kolei dr Leopold Starzewski, dyr. Zborowski z Krakowa z gronem urzędników i sekretarzem dr Spitzerem, burmistrz Barbacki z Radą miejską i starosta Strzelbicki. Po przemówieniu ks. Góralika zabrał głos burmistrz Barbacki, który przedstawił kosztą budowy dworca i wskazał na przychylną działalność w tym kierunku panów: Zborowskiego, Horoszkiewicza i Kosińskiego. Przebudowa dworca kosztowała 3 miliony koron, a sam budynek stacyjny kosztował 600 000 kor. Imieniem ministra kolei przemówił szef sekcji Kosiński, poczem dyr. Zborowski przypiął Budnikowi Miszkowskiemu srebrny krzyż zasługi, z okazji 80-lecia urodzin cesarskich. Pp. Zborowski i Kosiński wracają dziś o godzinie wpół do 3 po południu do Krakowa⁸⁴.

Dziś odbyło się otwarcie nowego dworca. Po godzinie 10 zebrali się na nowym dworcu miejscowi dygnitarze, oczekując przybycia komisijnego pociągu. Zauważyliśmy burmistrza Barbackiego z reprezentacją Rady miejskiej, prezydenta sądu Dobrowolskiego, radcę Bibro, prokuratora Brazona, dyrektora gimn. L. Rzepińskiego, prof. Kmietowicza, nadradcę skarbu Peca, radcę Töpfera, naczelnika poczty, nadto kilku wojskowych, szefów oddziałów kolejowych itd. Gospodarzem był dyrektor kolei, p. Zborowski. Pociągiem z Tamowa przybyli: szef sekcji Kosiński, w zastępstwie ministra kolei, wicesekretarz ministerstwa dr Leopold Starzewski, radca rządu Jasiński, nadinspektor Maywait, Rappaport, dr M. Starzewski, inspektorzy Pauli, Saller, komisarz dr Spitzer. Z kopuły nowego dworca kolejowego powiewały flagi; wewnątrz prawdziwy gaj zieleni. O godzinie 11 otworzyły się podwoje westybulu, w którym ustawiono trybunę. Aktu poświęcenia dokonał infułat ks. dr Alojzy Góralik. Imieniem reprezentacji miasta przemówił burmistrz, dr Barbacki. Scharakteryzował ostatnie kilkadziesiąt lat pod względem rozwoju miasta, do czego głównie przyczyniła się kolej. Za akcję około budynku nowego dworca złożył mówca podziękę drowi W. Korytowskiemu, ministrowi Vrba, szefowi sekcji p. Kosińskiemu, który z przyjacielską życzliwością zawsze do postulatów miasta się odnosił, p. Zborowskiemu, który był zawsze doradcą i przyjacielem, p. Rossowskiemu, Sojce, Skoflegowi. Korzystając ze sposobności, wyraził burmistrz życzenia miasta: niezbędna jest kolej z N. Sącza do Szczawnicy i krótsze połączenie z Krakowem. Tej dalszej opieki i życzliwości oczekuje miasto od rządu.

Następnie zabrał głos szef sekcji Kosiński i złożył życzenia imieniem ministra kolei żelaznych. Następnie skreśliwszy historię budowy dworca, wskazał, że budowa przeprowadzona została artystycznie prawie wyłącznie siłami krajowymi, a dyrekcji kolei państw. w Krakowie i jej organom należy się w pierwszym rzędzie uznanie za świadomą celu działalność przy tej budowie. Dalej szczerze podziękowanie przypada tak przedsiębiorstwom i robotnikom za trud i pracę, około tego dzieła podjętą. Mowę swą zakończył szef sekcji następującymi słowami: Ja z mej strony, jako były mieszkaniec N. Sącza z czasów mego tu urzędowania, jako szczerzy przyjaciel miasta, dotłączam od siebie życzenie, aby nowy dworzec był dla Nowego Sącza i jego mieszkańców jak największą pomocą w zaspokojeniu komunikacyjnych potrzeb i przyczynił się do ożywienia turystycznego ruchu i ekonomicznego rozwoju.

Poczem udali się goście na zwiedzenie sal. We wszystkich ubikacjach uderzają bogate lampery, zastosowane do tonu barw malowanych w secesyj ścian. W każdym

84 „Nowa Reforma” (numer popołudniowy), nr 540 z 25.11.1910 r.

pokoju spotyka się gotowe urządzenia światła elektrycznego, które miasto dostarczy w przyszłym roku. Bufety klasy II i III, modern, przedstawiają się okazale. Po obejrzeniu gmachu stacji zwiedzono następnie stację wodną, dwupiętrową, charakterystyczną tem, że zbudowana jest cała z betonu i żelaza. Z gorącym uznaniem spotkał się. p. Cieczkiewicz za przyozdobienie westybulu; otrzymał on z ministerstwa list pochwalny.

W czasie uroczystości służbę ruchu pełnił p. Steranka w obecności zast. nacz. stacji p. Ja-nickiego Romualda. O godzinie drugiej wróciło wszystko do normalnego stanu, a odjeżdżający goście wynieśli to miłe wrażenie, że za dobre chęci spotkali się z uznaniem⁸⁵.

Na ścianach „westybulu” – głównego hallu dworca, przygotowano miejsca pod zamontowanie obrazów pędzla Edmunda Cieczkiewicza – czterech o wymiarze 65 x 190 cm, flankujących główne wejścia (*Kominy w Dolinie Strążyskiej, Wodogrzmot Mickiewicza, Ształas na hali, Granaty*), czterech dużych pejzaży o wymiarze 450 x 190 cm (*Przełęcz Liliowe w zimie, Czarny Staw Gąsienicowy, Przełom Dunajca, Hukowa Skala w Pieninach*) i dwóch o wymiarze 80 x 190 cm (*Zamek w Czorsztynie*; tematyka drugiego obrazu nie została określona), umieszczonych pomiędzy dużymi na ścianach szczytowych.

Wejście na perony było możliwe tylko przez główny hall dworcowy i to wyłącznie z ważnymi biletami, a dla gości odprowadzających podróżnych z biletami peronowymi, zaś wyjście prowadziło przez szeroki korytarz w parterowej przybudówce (z prawej strony budynku) i było nadzorowane przez pracownika stacji. Bilety na przejazd przy wyjściu z dworca oddawano.

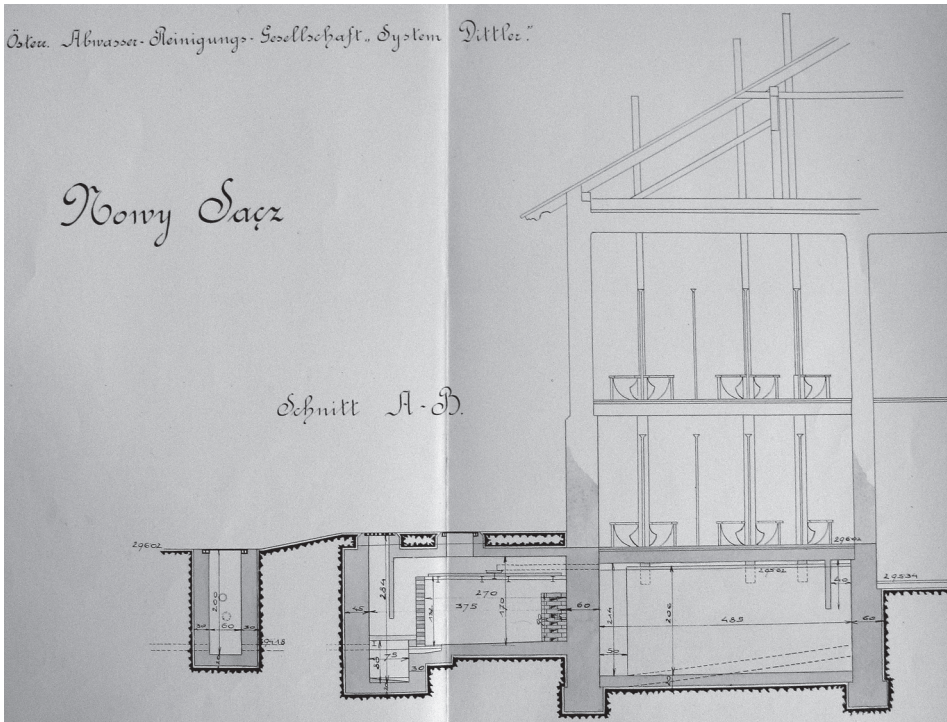
Na części terenu wydzielonej z „ogrodu kolejowego” powstał wtedy także budynek łaźni kolejowej. Zastosowano w nim najnowocześniejszy na tamte czasy system odprowadzania i oczyszczania ścieków firmy *Österreichische Abwasser-Reinigungs-Gesellschaft „System Dittler”* (Wien, IV., Schönburgstraße 36) ze zbiornikami nieczystości i instalacjami filtrów urządzonymi w piwnicach budynku⁸⁶. Komora na ścieki miała wysokość 2 m – były to po prostu uszczelnione pomieszczenia piwniczne, z których przelewem w górnej części, odstane nieczystości przelewały się do sąsiedniej komory – poza budynkiem, gdzie były filtrowane grawitacyjnie i przepływały do studzienki kanalizacyjnej i dalej do sieci odwadniającej stację. Przy torze węglowym, powstałym z przedłużenia żeberka kończącego tor nr III biegnący wzdłuż peronu stacji (w stronę toru wylotowego w kierunku Chabówki), zainstalowano zsymp węgla (*Koblenrursche*) obsługujący plac składowy wygospodarowany na tyłach budynku łaźni dla jej potrzeb.

85 „Nowa Reforma” (numer popołudniowy), nr 542 z 26.11.1910 r.

86 Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespól nr 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych, teczką 120.



*Fot. 41. Budynek łaźni w 1908 roku⁸⁷
Widok od strony torów.*



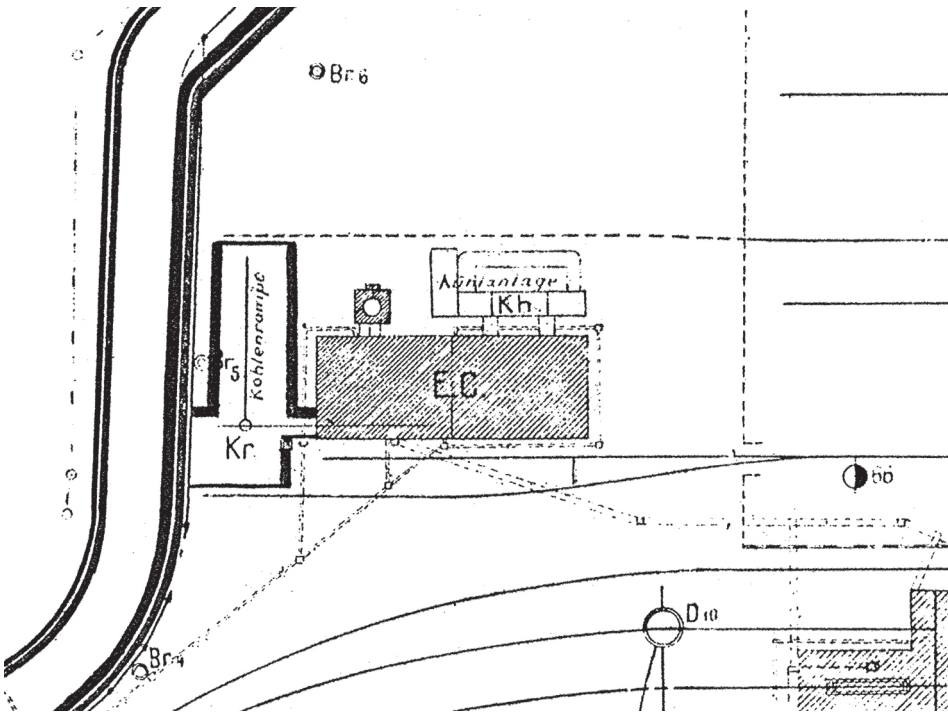
*Fot. 42. Projekt odprowadzenia ścieków 1907 rok⁸⁸
Projekt systemu odprowadzania ścieków systemu Dittler z łaźni kolejowej.*

87 Źródło: fragment karty pocztowej.

88 Źródło: Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie; zespół 310 c. k. Ministerium Kolei Żelaznych, teczka 122.

Rozbudowy Warsztatów Głównych c.k. austriackich Kolei Państwowych (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*) w latach 1898-1918

Inwestycje z lat 1896-1898 to jednak nie był koniec powiększania się zakładu. Przed rokiem 1905 hala napraw lokomotyw została wydłużona, przez co uzyskano kolejne 8 stanowisk naprawczych. Został powiększony obszar magazynów materiałowych. Postawiono 4 długie wiaty magazynowe i ułożono odcinki torów o małym prześwicie, do transportu wewnętrznego. Tory te wchodziły pomiędzy bocznice torów o normalnym rozstawie, co umożliwiło bezpośredni przeładunek towarów z wagonów na wózki wąskotorowe. Do roku 1908 przedłużono i poszerzono halę wagonową, uzyskując następne 54 stanowiska naprawcze. Wybudowano także nową przesuwnicę przed halą, ponieważ torowisko starej przesuwnicy znalazło się we wnętrzu poszerzonego budynku.



Fot. 43. Plan budynku elektrowni z 1908 roku⁸⁹

Elektrownia Warsztatów Głównych (EC), Kh – chłodnia kominowa, Kr – magazyny węgla, Br₆ – studnia.

Teren leżący wzdłuż południowej granicy Warsztatów, aż do ulicy, którą przesunięto znacznie na południe, przeznaczono pod część magazynową, ponieważ rozebrano magazyny, urządzone uprzednio w najstarszej hali i magazynach le-

89 Źródło: fragment planu stacji z 1908 r. ze zbioru Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

zących bliżej stacji. Miejsce po starych zabudowaniach zajęły tory powiększanej stacji. Pomiędzy nowymi magazynami – czterema murowanymi (w tym jeden, przeznaczony na magazyn nafty – odsunięty od pozostałych) i trzema dużymi wiatami położono trzy tory połączone rozjazdami i torami komunikacyjnymi z zachodnią głowicą stacji, czwarty tor, położony najdalej na południe ale też tory magazynowe, były skomunikowane ze sobą układem małych obrotnic i torów łącznikowych.

We wschodniej części zakładu, pomiędzy 1905 a 1908 rokiem wybudowano elektrownię z własnym magazynem węgla i wysokim, wolnostojącym kominem, doprowadzając tam tory bocznic. Obok powstał skład węgla, skąd wózkami wąskotorowymi dostarczano paliwo do kotła.

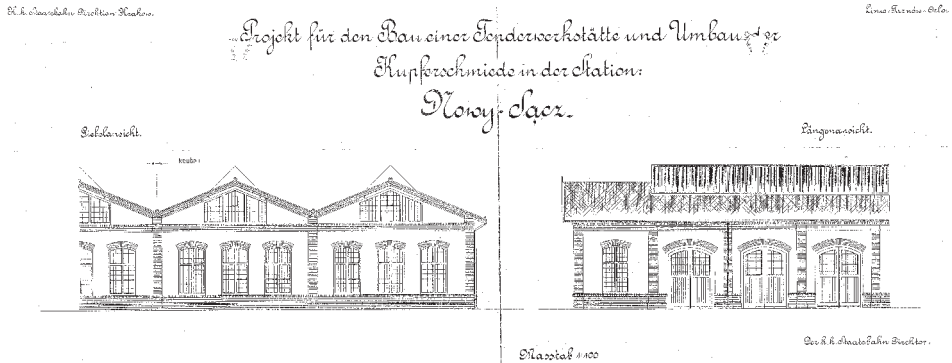


Fot. 44. Budynek elektrowni w 1908 roku⁹⁰

Dokumentacja na rozbudowę tendrowi, rurkowni (kuźni miedzi) i montowni wagonów, opracowana w 1911 r. została zatwierdzona do wykonania w 1911 i 1912 r.⁹¹

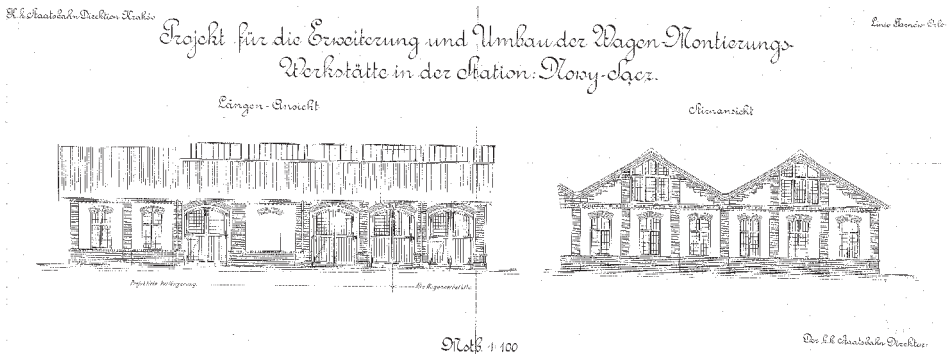
⁹⁰ Źródło: fragment karty pocztowej.

⁹¹ K.k. Staatsbahndirektion Krakau, *Projekt für die Erweiterung und Umbau der Wagenmontirung in der Station Nowy Sącz. Längen und Stirnansicht.* Zatwierdzony w Wiedniu 31.10.1911 r. i K.k. Staatsbahndirektion Krakau, *Projekt für den Bau einer Tenderwerkstätte und Umbau der Kupferschmiede in der Station Nowy Sącz. Ansichten.* Zatwierdzony w Wiedniu 16.11.1912 r. Kopia w zbiorach Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.



Fot. 45. Projekt budynku tendrowni i rurkowni (kuźni miedzi) z 1911 roku⁹²

W związku z rozbudową układu torowego stacji, aby zlikwidować niebezpieczne przejście przez tory do Warsztatów Głównych, Dyrekcja kolejowa zdecydowała o wybudowaniu kładki żelaznej nad torami, według opracowanego projektu i ogłosiła przetarg na budowę z terminem otwarcia ofert określonym na 25.05.1908 r.⁹³



Fot. 46. Projekt rozbudowy warsztatów napraw wagonów z 1911 roku⁹⁴

Z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości w 1918 r. powierzchnia zakładu wynosiła już 105.350 m², a powierzchnia budynków 31.600 m². Były to jedyne warsztaty parowozowo-wagonowe na terenie nowo powołanej Dyrekcji Kolei w Krakowie, kompletnie wyposażone, bez strat w wyniku wojny, stąd też mogące podjąć natychmiast pracę.

92 Źródło: ze zbioru Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.

93 „Czas”, nr 100 z 30.04.1908 r. Kładka została zdemontowana w październiku 1991 r., po ponad 80 latach eksploatacji i zastąpiona obecnie funkcjonującą konstrukcją.

94 Źródło: ze zbioru Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu.



Fot. 47. Budynek kuźni i warsztatu ślusarskiego na terenie Warsztatów Głównych w 1908 roku⁹⁵

Okres I wojny światowej 1914-1918⁹⁶

Przez Nowy Sącz w okresie wojny przejeżdżały liczne transporty wojskowe – zwłaszcza w okresie wycofywania się wojsk austro-węgierskich przed rosyjską ofensywą w listopadzie-grudniu 1914 r. i w ramach przerzutu wojsk do ofensywy w kwietniu 1915 r.

W okresie od września do listopada 1914 r. z inicjatywy grona urzędników kolejowych, pod kierunkiem inż. Henryka Suchanka – naczelnika Warsztatów, rozpoczęła działalność na peronie dworca kolejowego „Herbaciarnia Czerwonego Krzyża”. Przerwała działalność podczas inwazji rosyjskiej, by wznowić ją po odejściu Rosjan. Działała do jesieni 1917 r.⁹⁷ Zbierano datki i produkty żywnościowe, sprzedawano żywność i drobne wyroby galanteryjne po atrakcyjnych cenach – wyłącznie zdrowym żołnierzom. Ranni i chorzy otrzymywali żywność bezpłatnie. Wydawano wszystkim przejeżdżającym żołnierzom herbatę, chleb, kiełbasę i papierosy. Herbaciarnia, znana z pocztówek, została wybudowana w formie drewnianego pawilonu na peronie dworca, przylegającego tylną ścianą do drzwi wiodących z głównego hallu na peron.

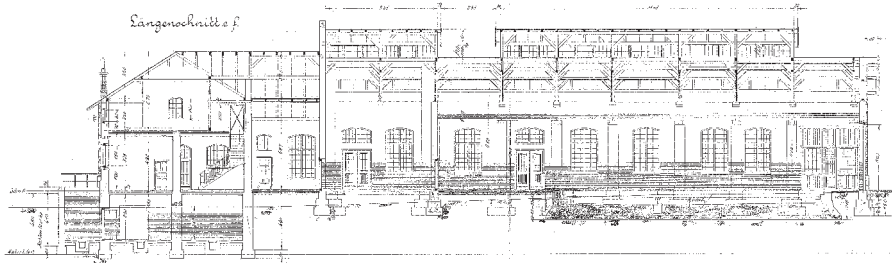
95 Źródło: fragment karty pocztowej.

96 Tekst za: L. Zakrzewski, *Szlak I wojny światowej po Nowym Sączu* [w:] Nowy Sącz i Sądecczyzna w czasie I wojny światowej, Nowy Sącz 2015.

97 J. Krupa, op. cit., s. 66-68.

St. B. Bauabteilung Krakau.

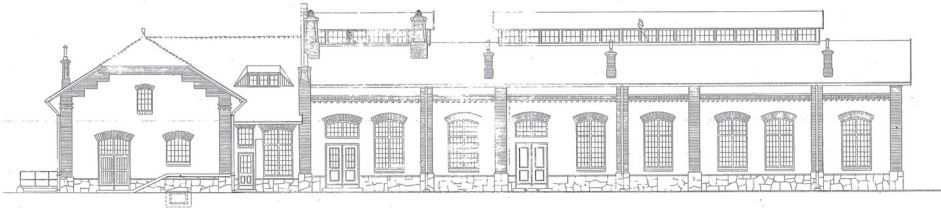
Betriebswerkstätte Neu-Sandez.



Fot. 49. Projekt parowozowni w 1918 roku

Betriebswerkstätte Neu-Sandez.

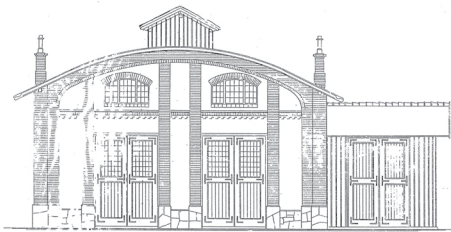
Hauptansicht



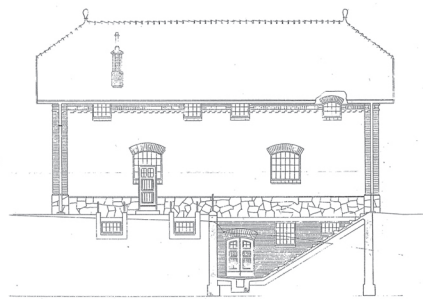
Fot. 50. Projekt parowozowni c. d. z 1918 roku

Betriebswerkstätte Neu Sandez.

Seiten-Ansicht der Lokomotiv-Werkstätte.



Seiten-Ansicht des Magazins



Fot. 51. Projekt hali napraw dla parowozowni z 1918 roku

Zródło: ze zb. Muzeum Okręgowego w N. Sączu

