KOLEJARZE SĄDECCY W PRACY NIEPODLEGŁOŚCIOWEJ 1914-1918

Leszek Zakrzewski
mgr inż., Prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu

Streszczenie. *Artykuł we wstępie, w zarysie omawia powstanie i funkcjonowanie kolei w Nowym Sączu do 1914 roku, z uwzględnieniem rozwoju Warsztatów Kolei, kształtowanie się środowiska kolejarskiego i działalność polityczną i społeczną sądeckich kolejarzy, a następnie omawia pracę kolejarzy na rzecz niepodległości w okresie I wojny światowej i ich rolę w przejęciu władzy z rąk austriackich.*

Słowa kluczowe: *kolej, Galicja, rozwój kolei, działalność niepodległościowa*

1. Cesarsko-Królewska Kolej dociera do Nowego Sącza

Linię Tarnów – Leluchów c.k. Tarnowsko-Leluchowskiej Kolei Państwowej (*k.k. Tarnow-Leluchower Staatsbahn, TLS*) uruchomiono w 1876 r. Bieżącą obsługę i naprawy należących do niej 12 lokomotyw oraz 40 wagonów osobowych i 200 towarowych powierzono zbudowanym w tym celu w Nowym Sączu Warsztatom Kolei. Od chwili powstania linia Tarnów–Leluchów, jak i towarzyszące jej Warsztaty były eksploatowane przez Pierwszą Kolej Węgiersko-Galicyjską (*Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, EUGE*) na rachunek państwa austriackiego. Z dniem 1.01.1884 r. dokonano zmian w organizacji funkcjonowania kolei w państwie. Powołano c.k. Austro-Węgierskie Koleje Państwowe (*k.k. österreichisch-ungarische Staatsbahnen, kkStB*) z Generalną Dyrekcję Kolei (*General Eisenbahndirektion, GE*) z siedzibą w Wiedniu z podległymi jej parowozowniami, których zadaniem było bieżące utrzymanie stacjonujących w nich parowozów. W początkowym okresie warsztatami i parowozownią jako całością w Nowym Sączu kierował inż. Juliusz Kuhn. Nowosądecka parowozownia rozpoczęła samodzielne funkcjonowanie w 1885 r., kiedy po wybudowaniu kolei transwersalnej i poprowadzeniu w 1884 r. trasy z Nowego Sącza ku Chabówce wzrosła ilość i rodzaje serii parowozów obsługujących zwiększone przewozy.

Warsztaty zlokalizowane naprzeciw stacji kolejowej w Nowym Sączu, wyposażone były w dwa stanowiska do napraw parowozów, 6 stanowisk naprawczych wagonów i jedno stanowisko lakiernicze umieszczone w zamkniętych i ogrzewanych halach naprawczych. Dodatkowo powstała warsztat mechaniczny z obrabiarkami do metali i kuźnia z czterema paleniskami kowalskimi. Prostsze naprawy wykonywano na torach postojowych, znajdujących się w obrębie warsztatów. W chwili

uruchomienia zatrudniały one 60 robotników. Gdy utworzono c.k. Generalną Dyrekcję ds. Państwowego Ruchu Kolejowego we Wiedniu, sądeckie warsztaty zostały podporządkowane pod zmienioną nazwą jako c.k. Warsztaty Kolei Wschodniej (nazwa ta dotrwała do 1918 r.). Warsztaty od tej pory naprawiały tabor dla potrzeb nie tylko jednej linii kolejowej. Wzrastały potrzeby, stąd zakład był nieustannie rozbudowywany:

- w 1886 r. oddano do użytku halę napraw wagonów z 24-ma stanowiskami (z wydzielonymi pomieszczeniami lakierni i tapicerni). Stare stanowiska napraw wagonów, przeznaczono dla napraw parowozów;
- w 1888 r. uruchomiono odlewnię z modelarnią i szopami do składowania materiałów formierskich, wyposażoną w piec żeliwiak i cztery piece tyglowe opalane koksem;
- w 1889 r. dobudowano dodatkową halę z 12-ma stanowiskami dla parowozów. Powstały nowe pomieszczenia dla warsztatu obróbki mechanicznej, jednopiętrowy budynek biurowy z pomieszczeniem maszynowni i narzędziowni, stolarni 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 1891 r. wybudowano nowe warsztaty wagonowe na 26 stanowisk, 8 stanowisk lakierni i warsztat tapicerski, poprzez poszerzenie hali. Powiększono także halę napraw lokomotyw o kolejne 12 stanowisk;
- W następnych latach przeprowadzono kolejne rozbudowy. Powstała hala kuźni z 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. Kotłownia została wyposażona w dwa kotły płomieniówkowe typu kornwalijskiego. Do przesuwnicy wagonowej, zainstalowano w 1896 r. elektryczny napęd z sieci 150 V. Z terenu warsztatów wydzielono i ogrodzono teren magazynów materiałowych, jako odrębnej jednostki organizacyjnej c.k. Generalnej Dyrekcji Kolei. Na tym obszarze znalazła się najstarsza hala napraw, która została przekształcona w magazyn, wzniesiono budynek magazynowy, poprowadzono także nowe tory. Na terenie „magazynów materiałowych" znalazł się także stary magazyn z początków działalności warsztatów i dodatkowy magazyn o małej powierzchni.

Po rozbudowach powierzchnia warsztatów wzrosła i w 1898 r. mogły one pomieścić 23 lokomotywy – na kanałach naprawczych i 49 wagonów w zamykanych i ogrzewanych parą niskoprężną halach[1], z elektrycznym oświetleniem. Maszyny będące na stanie poszczególnych oddziałów, były najnowszymi na owe

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

czasy, np. kotlarnia posiadała pneumatyczne młoty do nitowania i czyszczenia skrzyń ogniowych kotłów i elektryczne wiertarki. Zatrudnionych było już około 1000 pracowników. Rocznie naprawiano 23 parowozy i 45 wagonów osobowych.

Przed rokiem 1905 hala napraw lokomotyw została wydłużona, przez co uzyskano kolejne 8 stanowisk naprawczych. Do 1908 r. 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.

We wschodniej części zakładu wybudowano elektrownię z własnym magazynem węgla i wysokim, wolnostojącym kominem, doprowadzając tam tory bocznicy.

W 1907 r. realizowano kolejną rozbudowę warsztatów., co związane było z restrukturyzacją zakładu i powstaniem odrębnych wydziałów napraw parowozów, kotłów, wagonów, stolarni, lakierni i mechanicznego.

W 1912 r. warsztaty wybudowały własną elektrownię, likwidując ostatecznie uciążliwe i mało efektywne oświetlenie naftowe na terenie zakładu.

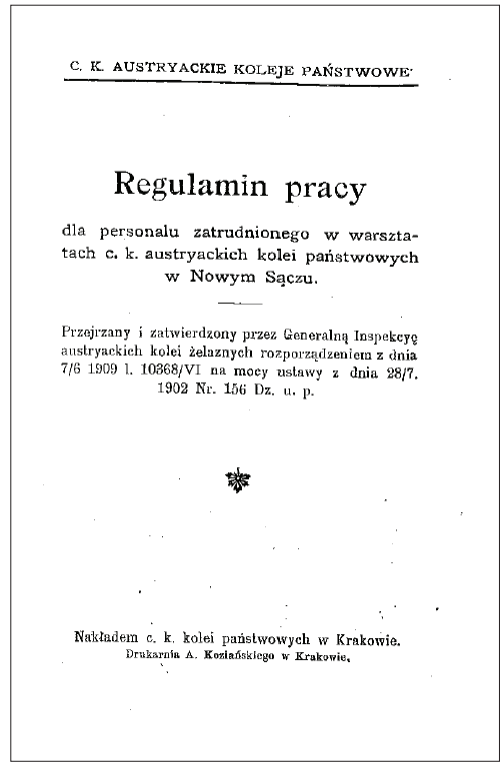
Zasady zatrudniania, wykonywania pracy i wynagradzania określał *Regulamin pracy dla personalu zatrudnionego w warsztatach c.k. austr. kolei państwowych w Nowym Sączu* na mocy ustawy z 1902 roku, podawał, że w warsztatach są zatrudnieni: służba za dekretem (etatowa) lub prowizoryczna, robotnicy i uczniowie (…). *Jako robotników przyjmuje się tylko osoby płci męskiej, między ukończonym 18 i 35 rokiem życia; zaś chłopcy, którzy ukończyli 14-ty rok życia mogą być jako uczniowie na podstawie osobnej ugody przyjmowani na trzechletnią naukę(…). W warsztatach pracują następujące kategorye robotników: ślusarze, kowale, tokarze, monterzy, stolarze, blacharze, lakiernicy, rymarze, maszyniści, palacze, wyrobnicy i t.d. (…) Czas pracy dziennej wynosi w pierwszych 5 dniach tygodnia $9^1/_2$ godzin, w sobotę $6^1/_2$ godzin; rozpoczyna się we wszystkie dnie powszednie o godz. 6:55 rano i trwa w pierwszych 5 dniach tygodnia do godziny 6. wieczorem, a w sobotę do godziny 1:25 po południu. Przerwa południowa wynosi w pierwszych 5. dniach tygodnia od godziny 11:55 do godziny $1^1/_2$. Przed ukończeniem pracy w pierwszych 5. dniach tygodnia zostawia się robotnikom 5. minut czasu do mycia się. W dnie sobotnie następuje po 5. pełnych godzinach pracy wypłata robotników. W ciągu pozostałych $1^1/_2$ godzin, t.j. podczas wypłaty mają być uskutecznione następujące czynności; oczyszczenie miejsc pracy, narzędzi i maszyn roboczych, oraz umycie się pracujących. W czas wypłaty włączoną jest również przerwa odpoczynkowa. Każdy robotnik, jako też funkcyonaryusz dekretowy należący do stanu robotniczego, może po otrzymaniu swej zapłaty i spełnieniu wspomnianych wyżej obowiązków opuścić warsztat (….) Początek i koniec czasu pracy oznajmia gwizd świstawki parowej (…). W niedziele nie pracuje się.* Tu podawano wyjątki od tej reguły, czyli prace konieczne, związane z utrzymaniem oświetlenia, ogrzewaniem budynków, dozorem, podając jakie są zasady wynagradzania i maksymalny czas trwania tych prac. *W katolickie w kraju obchodzone dnie świąteczne i w dzień urodzin Najjaśniejszego Pana nie pracuje się, z wyjątkiem bardzo pilnych robót około naprawy środków przewozowych lub przyrządów do ruchu kolejowego niezbędnie potrzebnych. W ostatni dzień zapust., w wilię Bożego Narodzenia, Nowego Roku, Wielkiejnocy i Zielonych Świątek pracuje się tylko przed*

południem, z zaliczeniem godzin wolnych od pracy. Robotnikom wszystkich chrześcijańskich wyznań pozostawia się w dniu Nowego Roku, w poniedziałek Wielkanocny i Zielonych Świątek, w obydwa dnie Bożego Narodzenia, w dzień Wniebowstąpienia Chrystusa Pana, prócz tego katolikom wszystkich obrządków w dniu Bożego Ciała, Wniebowzięcia Najświętszej Panny Maryi i w święto patrona kraju, przynależnym do kościoła grecko oryentalnego w dniu święcenia wody (św. Jordana), przynależnym do kościoła ewangelickiego i luteranom w Wielki piątek, przynależnym do gminy izraelickiej w pierwszy dzień Nowego roku, w Sądny dzień i w te dnie trzech wielkich uroczystości, podczas których odprawia się modlitwy za zmarłych, tyle wolnego czasu, by mogli uczestniczyć na przedpołudniowym nabożeństwie.

Kolejno podano *przepisy co do zachowania się robotników:* wśród nich przyzwoitego zachowania, wypełniania rozkazów przełożonych, przestrzegania tajemnicy, *przepisów dla ochrony przed wypadkami i przepisów dla strzeżenia bezpieczeństwa osobistego, życia zgodnego z towarzyszami pracy, dobrego obchodzenia się z uczniami* itp.

Nie zapomniano o prawach i obowiązkach organów nadzorczych, a tam czytamy, że: *słów obelżywych używać nie wolno; personal należy traktować uprzejmie i życzliwie. Organom nadzorującym nie wolno przyjmować od robotników żadnych podarunków ani w pieniądzach, ani w naturaliach.* Były także rozdziały o karach, zażaleniach, kasie chorych i ubezpieczeniach robotników od wypadków – wszyscy robotnicy musieli należeć do kasy chorych i wszyscy byli ubezpieczeni od wypadków! Końcowe rozdziały poświęcono zasadom wypłat i zaliczania czasu pracy, potrąceniom z zapłaty, wypowiedzeniom (14 dniowe wypowiedzenie), rozwiązaniu stosunku służbowego, (np. gdy pracownik *oddaje się pijaństwu a był kilkakrotnie ostrzegany bez skutku, nakłoni lub usiłuje nakłonić innych robotników i funkcyonaryuszy o nieposłuszeństwa w służbie, do nieporządnego życia lub też nieobyczajnych i przeciwnych prawom uczynków.* Okazuje się, że i pracownik mógł porzucić bez wypowiedzenia pracę kiedy kazano by mu pracować z uszczerbkiem dla jego zdrowia, kiedy *który z przełożonych dopuści się ciężkiej obrazy czci, uszkodzenia cielesnego lub niebezpiecznej pogróżki wobec robotnika lub jego rodziny, który z przełożonych nakłania lub usiłuje nakłonić robotnika lub też członka jego rodziny do nieporządnego życia lub do uczynków przeciwnych ustawie, albo też dopuści się nieobyczajnego czynu wobec robotnika lub członków jego rodziny,* także gdy zarząd niesłusznie zatrzymał umówioną płacę.

Jak widać c.k. koleje w sposób niezwykle precyzyjny regulowały zasady pracy i wynagrodzeń oraz prawa i obowiązki pracownicze – i to już na przełomie XIX i XX w.



C. K. AUSTRYACKIE KOLEJE PAŃSTWOWE

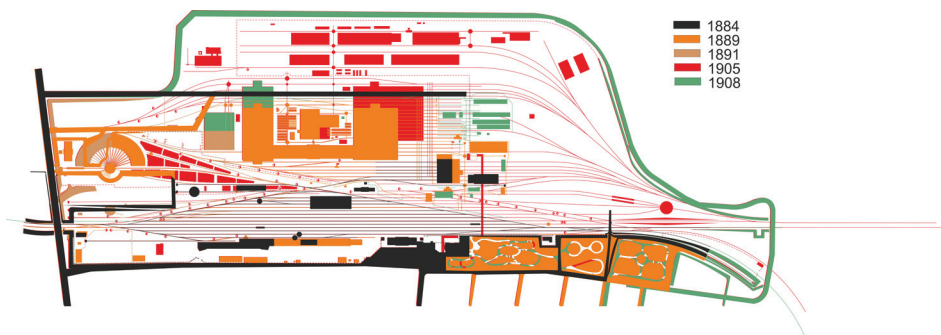
Regulamin pracy

dla personalu zatrudnionego w warsztatach c. k. austryackich kolei państwowych w Nowym Sączu.

Przejrzany i zatwierdzony przez Generalną Inspekcyę austryackich kolei żelaznych rozporządzeniem z dnia 7/6 1909 l. 10368/VI na mocy ustawy z dnia 28/7. 1902 Nr. 156 Dz. u. p.

Nakładem c. k. kolei państwowych w Krakowie.
Drukarnia A. Koziańskiego w Krakowie.

Fot. 1. Strona tytułowa regulaminu pracy Warsztatów Kolei w Nowym Sączu z roku 1902



Rys. 1. Rozwój Warsztatów Kolei w Nowym Sączu w latach 1876–1908
Rys. L. Zakrzewski

2. Kto ma w głowie olej, ten idzie na kolej! Personel c.k. kolei państwowych[2]

Jeżeli piszemy o dziejach kolei, musimy uwzględnić jej ogromny wpływ na rozwój gospodarczy, ale także i społeczny w regionach, przez które przebiegała. Przy

2 Rozdział jest przedrukiem z pracy *Obsada personalna najważniejszych stanowisk na kolejach państwowych z terenu byłego „Państwa muszyńskiego”*, „Almanach Muszyny”, r. 25, Muszyna 2016.

swojej złożonej strukturze kolej potrzebowała sporej liczby wykwalifikowanych pracowników w stopniu zależnym od zajmowanych stanowisk. Przez to stawała się dużym pracodawcą w regionie, dającym wyżywienie sporej części społeczności lokalnej. Praca na kolejach państwowych traktowana była jako służba zaszczytna i prestiżowa. Perspektywa stałego zatrudnienia i regularnej płacy stanowiła dodatkową zachętę do starania się o przyjęcie do elitarnego grona kolejarzy. Co więcej, praca na kolei umożliwiała awans w razie wzorowego wypełniania swoich zadań, choć wiązała się także z możliwością ponoszenia konsekwencji w razie niedopełnienia obowiązków służbowych. Pracę na stanowiskach regulowały liczne instrukcje służbowe, w których starano się przekazać obowiązki i prawa pracowników oraz określić sposoby postępowania w różnych sytuacjach, które mogły się wydarzyć. Podstawowym zestawem praw i obowiązków służby na kolei była *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, z którą musiał zapoznać się każdy przyjmowany do pracy.

W c.k. monarchii panował porządek. Od lat 80. XIX w. corocznie wydawano *Almanach für das Personale der k.k. Österreichischen-Staatsbahnen*, zawierający spis wszystkich pracowników etatowych kolei państwowych. Na terenie Galicji wydawano wykazy personalne urzędników państwowych – *Szematyzm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.* Pracownicy wyższych szczebli c.k. kolei państwowych także byli w nim uwzględniani. A że takie zestawienia publikowano corocznie, można na ich podstawie prześledzić zmiany w obsadzie ważniejszych stanowisk na kolejach państwowych – z podziałem na poszczególne dyrekcje kolejowe, a w nich na służby ruchu, utrzymania linii i mechaniczne.

Obsady stanowisk ulegały zmianom, ponieważ pracowników mianowanych przenoszono w ramach awansu, albo – w przypadku konieczności uzupełnienia wakatów – pomiędzy stacjami zarządzanymi w granicach poszczególnych dyrekcji kolei państwowych. Jak podano w „ordynacji służbowej", *w skład personalu c.k. austr. kolei państwowych wchodzą:*

1) Kolejowcy etatowi a mianowicie: a) urzędnicy, b) podurzędnicy, c) słudzy;
2) *Kolejowcy nieetatowi a mianowicie: a) aspiranci na urzędników i ochotnicy, b) dyetaryusze, c) podurzędnicy nieetatowi i słudzy nieetatowi, d) manipulantki, e) robotnicy;*
3) *Osoby zatrudnione na podstawie osobnych kontraktów służbowych*[3].

Warunki przyjęcia do służby były sprecyzowane:

Każdy ubiegający się o posadę urzędnika, podurzędnika lub sługi, musi być obywatelem państwa austryackiego. Osoby w myśl postanowień ustawy karnej od pełnienia służby publicznej wykluczone posady otrzymać nie mogą. Obydwa te postanowienia odnoszą się tak że do dyetaryuszy i manipulantek. Ubiegający się o posadę urzędnika, podurzędnika lub sługi, mają się nadto wykazać, iż posiadają następujące szczegółowe warunki przyjęcia a to:

1) wiek między 18 a 35 rokiem życia;
2) zdrową budowę ciała;

3 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, § 2. Podział personelu, s. 11–12 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

3) znajomość języka niemieckiego, jako języka służbowego, w słowie i piśmie, oprócz tego, wedle okoliczności, także znajomość tych języków, którymi każdy kolejowiec na posadzie nadać się mającej, ze względu na stosunki służbowe z publicznością, koniecznie władać musi;
4) wykształcenie, wymagane jako osobny warunek otrzymania posady, o którą się w danym razie rozchodzi.
5) nieposzlakowaną przeszłość.

Powyższe wymogi szczegółowe z wyjątkiem określonych w punkcie 1 i 4, odnoszą się także do dyetaryuszy i manipulantek.

Robotnicy muszą mieć ukończony 18. rok życia, muszą być zdatni do pracy o którą się starają i posiadać pełne uzdolnienie do wykonywania pracy.

Od powyższych wymogów szczegółowych odstąpić można tylko za zezwoleniem Ministerstwa kolei żelaznych.

Od ubiegających się o posadę podurzędnika lub sługi żąda się pewnego stopnia ogólnego wykształcenia szkolnego a ponadto w niektórych wypadkach jeszcze osobnego dowodu, iż posiadają fachowe wiadomości, potrzebne do uzyskania poszczególnych posad.

Starający się o posadę sługi mają przedłożyć dowód, iż posiadają takie wiadomości, jakie się zdobywa w publicznej szkole ludowej; ubiegający się o początkowe posady podurzędników w niższej służbie kolei państwowych, jeżeli nie służyli w c.k. armii, w oddziałach bośniacko-hercogowińskich, w c.k. obronie krajowej, żandarmeryi, lub c.k. marynarce wojennej jako sierżanci lub plutonowi albo w stopniu równorzędnym, muszą przedłożyć dowód wykształcenia nabytego w szkołach wydziałowych, przemysłowych, w niższej szkole realnej, lub w niższem gimnazyum, albo też w podobnym do tych szkół zakładzie wojskowym. Ubiegający się o posady, na których jak np. na posadach maszynistów parowozowych lub okrętowych, w myśl ogólnych ustaw lub rozporządzeń, wolno służbę pełnić tylko osobom posiadającym osobne egzamina, mają się wykazać, że te egzamina złożyli z dobrym postępem.

Przy obsadzie posad urzędniczych, na których do wykonywania służby potrzeba wiadomości prawniczych lub technicznych, mogą być tylko tacy kompetenci uwzględnieni, którzy mogą przedłożyć dowody, iż ukończyli studya na wydziale prawno-politycznym i złożyli egzamina państwowe, przepisane jako warunek przyjęcia do służby państwowej, względnie iż są absolwentami jednej z wyższych szkół technicznych i złożyli egzamina państwowe, lub posiadają dyplomy jednej z wyższych szkół technicznych w Austryi z tych działów nauki, jakie są wymagane dla posady, o którą się ubiegają. Kompetenci o inne posady urzędnicze, z wyjątkiem posad w służbie kancelaryjnej (manipulacyjnej), jeżeli nie służyli w c.k. armii, w oddziałach bośniacko-hercegowińskich, w c.k. obronie krajowej, żandarmeryi, lub w c.k. marynarce wojennej jako oficerowie czynni, muszą okazać dowody odpowiedniego wykształcenia ogólnego[4].

W jaki sposób dla potrzeb nowo budowanych kolei ogłaszano nabór kandydatów na aspirantów „w celu wyuczenia ich służby stacyjnej"? Przeważnie wymagania stawiane kandydatom na kolejarzy formułowano dość precyzyjnie, co można

4 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, *§ 5. Warunki przyjęcia do służby*. ss. 15–16 i *§ 6. Wykształcenie ogólne*. ss. 16–18 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

odnaleźć przykładowo w ogłoszeniach dotyczących naboru personelu dla budowanej transwersalnej:

… ubiegający się o te posady winni dokładnie znać język niemiecki i polski (tak w mowie jako też i w piśmie), mieć najwyżej 35 lat i jeżeli nie byli przy c.k. armii lub marynarce jako oficerowie w czynnej służbie, muszą wykazać, iż ukończyli z dobrym postępem przynajmniej wyższe Gimnazjum, lub wyższą szkołę realną, lub też inny na równi z temi szkołami stojący przemysłowy lub komercjalny zakład Naukowy (przemysłową szkołę państwową, akademię handlową, itd.).Przyjęci kandydaci pobierać będą podczas uczenia się służby, dzienną płacę w kwocie 1 złr. 20 ct. i zostaną po dobrze złożonych praktycznych egzaminach z przepisanych działów służby stacyjnej mianowani urzędnikami na podstawie przepisów służbowej gramatyki, jaka w swoim czasie zaprowadzoną będzie dla północno-wschodnich kolei państwowych. Podania kompetentów wraz z potrzebnemi świadectwami należy nadesłać do Dyrekcyi Pierwszej węgiersko-galicyjskiej kolei żelaznej w Wiedniu, jako obecnie prowadzącej ruch na c.k. kolejach państwowych: Dniestrzańskiej i Tarnowsko-Leluchowskiej. Celem wyuczenia służby nadzorczej i pociągowej przyjmie dla wyż. pomienionej linii kolejowej taż sama Dyrekcya 33 kandydatów na posady służących kolejowych z płacą wynoszącą stosownie do rodzaju posady od 70 ct. do 1 złr. dziennie. Również i ci kandydaci dostaną po dobrze złożonych egzaminach praktycznych stałe posady służbowe, lecz te są stosownie do konkursu już rozpisanego zastrzeżone dla uprawnionych do tego podoficerów i mogą zatem tylko w braku tychże innym kompetentom być nadane[5].

Poza tym wymagano, żeby:

Osób spokrewnionych lub spowinowaconych z osobą w linii wstępnej i zstępnej, osób w linii bocznej aż do czwartego stopnia z sobą spokrewnionych, lub spowinowaconych, oraz osób związanych z osobą stosunkiem przybranych rodziców do przybranych dzieci lub wychowawców do wychowanków, nie wolno bez osobnego zezwolenia umieszczać na stanowiskach służbowych w ten sposób, iżby jeden z takich kolejowców był przełożonym lub podwładnym drugiego, albo też, iżby się mieli kontrolować wzajemnie. Rozmyślne przekroczenie niniejszego postanowienia, które dotyczy także kolejowców nieetatowych, będzie karane sposobem dyscyplinarnym[6].

Nie zawsze jednak sposób rekrutacji pracowników był oceniany pozytywnie:

Kolej tarnowsko-leluchowska.

Jak nam piszą z Tarnowa, jeneralna inspekcja w wyborze urzędników, inżynierów i kierowników zajętych przy budowie kolei tarnowsko-leluchowskiej obeszła się po macoszemu z Polakami i z krajem, w którym buduje się kolej. Wzdłuż całej linii tejże kolei, wśród nader wielkiej ilości urzędników, znajduje się tylko trzech inżynierów, trzech technicznych urzędników, trzech jeometrów i tak zwany Bauführer i czterech Unterbauführerów a zatem ogółem 11 urzędników z Galicyi, o których także niewiadome czy wszyscy mówią po polsku, czy też nie pochodzą tylko „z Galicji". Główny kierownik czyli naczelnik budowy (Bauleiter) jest Niemcem, jego zastępca również Niemcem, a obaj mają siedzibę swoją w Tarnowie, a zatem w mieście, gdzie przecież trzeba umieć po polsku. Czy ta nieznajomość języka polskiego ma być zaletą? czy też ma ona korzystnie wpłynąć na budowę kolei? Wątpimy, lecz

5 „Czas", nr 77 z 6.04.1883 r. (z zasobu Małopolskiej Biblioteki Cyfrowej).

6 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, *§ 8. Pokrewieństwo i powinowactwo*, s. 20–21 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

jeneralna inspekcya zapewne mniemała, ze nie znajdzie dość inżynierów krajowych, bo ich nie szukała; a wiemy, że wielu inżynierów Polaków, z świadectwami z udziału w budowie innych kolei, zgłaszało się bezskutecznie. Nie piszemy tych słów wcale z nienawiści lub zawiści przeciw Niemcom, ale bronimy praw kraju naszego, a nadto mamy także na względzie dobro kraju, kolei żelaznej, która nie może na tem zyskać, jeśli urzędnicy prowadzący i dozorujący budowy nie znają języka krajowego.

Podobnie jak z rozdziałem posad inżynierów, inspekcya postąpiła z przyjmowaniem ofert na częściowe budowy. Odstąpiono tu częściowe budowy przeważnie przedsiębiorcom z włoskiego Tyrolu lub Czech. Przedsiębiorcy ci sprowadzili z sobą robotników zagranicznych. W ten sposób roboty ziemne koło kolei nie tylko nie przynoszą zarobku miejscowej ludności, tem bardziej pożądanego, że po przeszłorocznym nieurodzaju panuje tu przednówek, ale nadto napływ robotników zagranicznych pomnaża nędzę, gdyż od dwóch miesięcy robotnicy ci czekają na rozpoczęcie prac. Budowa więc kolei nie wpływa przeto produkcyjnie na całą okolicę, a niemniejsza stąd strata dla kolei. Miejscowi przedsiębiorcy nie byliby bowiem wystawieni na straty przez opóźnienie rozpoczęcia robót, gdyż robotników mieliby miejscowych. Włosi i Czesi przybyli tutaj z całemi koloniami obcych robotników, co niewątpliwie narazi kolej na wynagrodzenie opóźnienia[7].

Chcąc pracować w służbie, należało zapoznać się z tekstem przysięgi służbowej i złożyć na dokumencie własnoręczny podpis. Przysięga wiązała kolejarzy do końca pracy na kolei, zaś tajemnica służbowa obowiązywała ich przez całe życie [8]. Tekst przysięgi wg dokumentu z 1898 roku brzmiał następująco:

Austryackie koleje państwowe

Przysięga służbowa.

Przysięgniesz Pan Bogu Wszechmogącemu i przyrzekniesz na swój honor i uczciwość, że będziesz Jego Cesarskiej Mości, Najjaśniejszemu Księcia i Panu, Franciszkowi Józefowi I., z Bożej łaski Cesarzowi Austryi, Apostolskiemu Królowi Węgier, Królowi Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi, Arcyksięciu Austryi itd. a po Nim z Najdostojniejszego Rodu Jego i krwi pochodzącym Następcom niezłomnie wiernym i posłusznym.

Przysięgniesz Pan, że niezłomnie będziesz przestrzegał zasadniczych ustaw państwa, że ciążące na Panu z mocy osobnych przepisów obowiązki służbowe sumiennie będziesz wypełniał, przy tem zawsze tylko na najwyższe dobro służby Najjaśniejszego Pana i państwa uważał, że ustawom jakoteż rozkazom swoich przełożonych chętnie będziesz posłusznym, że przy wykonywaniu służby dbać będziesz o oszczędność i że tajemnicę służbową wiernie będziesz zachowywał.

Przysięgniesz Pan dalej, że do przepisów wydanych w celu utrzymaniu porządku, regularności i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a o ile telegrafy kolejowe do przysyłania depesz urzędowych i prywatnych będą używane, także i do przepisów w tym względzie wydanych lub wydać się mających przy swych czynnościach służbowych ściśle się zastosujesz, że wynikające ztąd obowiązki sumiennie wypełniać i w miarę swych obowiązków służbowych nad tem czuwać będziesz, aby do tych przepisów także i każdy inny należycie się zastosowywał.

7 „Czas", nr 132 z 13.06.1874 r. (z zasobu Małopolskiej Biblioteki Cyfrowej).

8 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, *§ 13. Przysięga służbowa, przypomnienie przysięgi, przyrzeczenie służbowe i przysięga policyjna*, s. 24 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

Przysięgniesz Pan także, że do żadnego zagranicznego, polityczne cele na oku mającego towarzystwa ani obecnie nie należysz ani też w przyszłości do takiego towarzystwa należeć nie będziesz.

Przysięgniesz Pan wreszcie, że co do wszelkich spraw dotyczących ruchu kolejowego wojennego, jako też co do wszelkich podręczników do tego ruchu się odnoszących, tudzież zarządzeń ruchowych na wypadek wojny lub mobilizacji wydanych, o których czy to z własnego spostrzeżenia czy też za pośrednictwem innych się dowiesz w obec każdego niezłomną zachowasz tajemnicę i według swych sił i najlepszej wiedzy starać się będziesz wszystkiemu zapobiec, przez co by osoby inne, aniżeli te, które Panu przez przełożonych jako też do tego powołane wskazane będą o tych sprawach względnie podręcznikach i zarządzeniach dowiedzieć się mogły.

„Do tego, co mi właśnie odczytano i co dobrze i dokładnie zrozumiałem, mam i chcę się wiernie zastosować."

„Tak mi Panie Boże dopomóż!"

(podpis, miejscowość i data)

Skoro już udało się trafić do elitarnego grona kolejarzy:

Każdy etatowy kolejowiec jakoteż wszyscy ochotnicy, dyetaryusze, podurzędnicy nieetatowi, słudzy nieetatowi, manipulantki i robotnicy pełniący służbę na posadach stałych, otrzymują przy wstąpieniu do służby za potwierdzeniem odbioru po jednym egzemplarzu Ordynacyi służbowej[9]*, Regulatywu poborów i Porządku ruchu na kolejach. Nadto otrzymać ma każdy kolejowiec etatowy oraz każdy kolejowiec nieetatowy „Przepisy bezpieczeństwa dla personalu kolejowego", tudzież te instrukcye i specyalne przepisy (Przepisy o egzaminach), jakie mu są potrzebne do wyuczenia się lub do wykonywania służby*[10].

§ 22 *Ordynacyi służbowej* głosił, co następuje:

Kolejowcy mają się obchodzić z sobą w służbie i poza służbą uprzejmie i zgodnie. W wykonaniu służby mają się nie tylko czynnie wspierać nawzajem, ale także jedni drugim dodawać zachęty. Te postanowienia odnoszą się także do kolejowców nieetatowych[11].

Kolejowcy mają w stosunkach służbowych z publicznością używającą kolei i z innemi obcemi osobami postępować stanowczo ale uprzejmie. Wybryki publiczności ma każdy kolejowiec powstrzymywać w odpowiedni sposób a w razie naruszenia ogólnych ustaw i rozporządzeń lub też przepisów kolejowych ma bezwarunkowo spełnić swój obowiązek urzędowy lub też donieść o tem władzy.

Kolejowcy mają w wykonywaniu swej służby zachowywać najściślejszą bezstronność, przytem mają się wystrzegać jakiegokolwiek pokrzywdzenia lub osobistego wyróżniania osób trzecich. Nie wolno im też ani bezpośrednio ani pośrednio za swe czynności służbowe przyjmować od stron podarunków lub zapewniać sobie otrzymanie lub obietnicę jakichkolwiek korzyści[12].

9 Ostatni jednolity regulamin dla pracowników kolei państwowych ukazał się w 1913 r. w Krakowie, pod tytułem *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych.*

10 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, *§ 17. Obdzielenie kolejowców instrukcyami*, s. 30 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

11 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, *§ 22. Wzajemne obowiązki kolejowców względem siebie*, s. 24 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

12 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, *§ 23. Zachowanie się względem publiczności* i *§ 24. Bezstronność i zakaz przyjmowania podarunków*, s. 36 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

Wymagano bezwzględnej trzeźwości. Kolejarze byli zobowiązani do przynależności do „zakładów i fundacyi humanitarnych istniejących przy c.k. kolejach państwowych a mających za cel zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy lub na starość, tudzież do kasy chorych”[13].

A co w wypadku nagłej choroby?

Jeżeli kolejowiec popadnie w chorobę i z tej przyczyny służby pełnić nie może, to z tytułu tej przeszkody urlopu nie potrzebuje; ma jednak o swem zasłabnięciu donieść bezzwłocznie swojemu bezpośredniemu przełożonemu i podać jak długo słabość jego trwać może. Zawiadomienie to należy doręczyć przełożonemu tak wcześnie, aby w razie potrzeby mógł wydać zarządzenia co do zastępstwa w służbie[14].

3. Powstanie i rozwój społeczności kolejarskiej miasta

W miarę rozwoju warsztatów, przybywało miejsc pracy, ponadto spora liczba pracowników znajdowała zatrudnienie w służbie ruchu, służbie drogowej i służbie handlowej na podstawie wydanego rozporządzenia od 1.08.1884 r. rozpoczęło funkcjonowanie jedenaście dyrekcji ruchu c.k. kolei państwowych[15], podlegających jeneralnej dyrekcji w Wiedniu.

Rozporządzenie regulowało organizację kolei państwowych i podział zadań tychże na trzy piony, sankcjonowało język niemiecki jako urzędowy, ale także i język polski jako równoprawny na terenie Galicji.

Miejscową służbę ruchu na kolejach, zorganizowaną ze względem na potrzeby miejscowe i w ogóle z oddzieleniem od siebie trzech głównych gałęzi służby, sprawować będą następujące w hierarchyi najniższe czynniki:

a) służbę nadzorczą, jakoteż służbę konserwacji kolei i budowniczą dla tych budowli, dla których osobne zarządy budownicze nie są ustanowione, wydziały konserwacyi kolei;
b) służbę obrotową i handlową, stacje (przestanki), z których ważniejsze zwać się będą: „c.k. Urząd ruchu kolei” i otrzymają szerszy zakres działania;
c) służbę pociągową i warsztatową, po części zarządy palarni, po części zarządy warsztatów.

Oprócz wydziałów konserwacyi kolei ustanowione być mogą do kierowania nowemi budowami na kolejach żelaznych, na których Rząd ruch utrzymuje, osobne urzędy techniczne (wydziały, zarządy budownicze).

Językiem służbowym zarządu kolei żelaznych rządowych jest niemiecki.

Ten język mianowicie używany będzie w całej wewnętrznej służbie, jakoteż do korespondencyj wszystkich czynników zarządu kolei rządowych między sobą. Wszystkie czynniki

13 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*. Kraków 1913, *§ 37. Uczestnictwo w zakładach humanitarnych*, s. 48 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

14 *Ordynacya służbowa (Pragmatyka służbowa) dla kolejowców c.k. austr. kolei państwowych*, Kraków 1913, *§ 55. Choroba*, s. 62 (ze zbiorów Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

15 Utworzono wtedy C.K. Dyrekcje Ruchu: Wiedeń, Linz, Innsbruck, Bielak, Budejovice, Pilzno, Praha, Kraków, Lwów, Polje i Split.

zarządu kolei rządowych korespondować mają z Władzami wojskowemi i cywilnemi w języku niemieckim.

Ustanowione jednak w Galicji dyrekcje ruchu kolei żelaznych, jakoteż urzędy im podlegające w tymże kraju, mają stosownie do obowiązującego tamże rozporządzenia ministerjalnego z dnia 6 czerwca 1869, wydanego na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 4 czerwca 1869, używać polskiego języka do korespondencyj z rządowemi niewojskowemi Władzami, urzędami i sądami krajowemi, jakoteż z tamtejszemi władzami i czynnikami autonomicznemi. Postanowienie to nie stosuje się do wzajemnych stosunków rzeczonych Dyrekcyj ruchu kolei żelaznych i niższych urzędów między sobą albo z urzędami i czynnikami służby pocztowej i telegraficznej w kraju będącemi.

Na podania i odezwy stron lub Władz i czynników autonomicznych, nadchodzące do ruchu kolei żelaznych a napisane w jednym z języków publicznie używanych w tych częściach kraju, w których leżą przestrzenie kolei, Dyrekcyi ruchu wydzielone, odpowiadać trzeba w tym samym języku.

Wszelkie uwiadomienia przeznaczone dla publiczności (obwieszczenia, napisy, okólniki itp.) wydawane będą w języku niemieckim i w tym, który w kraju jest publicznie używany.

Do porozumiewania się z publicznością będzie służył język niemiecki i język w kraju publicznie używany podług tego, czy zapytanie lub wyjawienie myśli, wymagające odpowiedzi, uczyniono w jednym lub drugim języku[16].

W związku z likwidacją warsztatów w Starym Zagórzu, w 1892 r., około 400-tu pracowników przeniesiono służbowo do Nowego Sącza, zwiększając tym samym załogę warsztatów do ponad 500 osób. Jednocześnie znacznie wzbogaciło się życie kulturalne, gdyż przybywający ze Starego Zagórza, przywieźli ze sobą instrumenty muzyczne, dając zalążek działającej do pocz. lat 90. XX w. dętej orkiestry nazwanej po założeniu Orkiestrą Pracowników Cesarsko-Królewskich Warsztatów Kolei Wschodniej a funkcjonującej pod oficjalną nazwą „Wydział Muzyki Robotników CK Kolei w Nowym Sączu". Orkiestra do 1907 r. odbywała swe próby w pomieszczeniu dzierżawionym od SKZ „Siła" lecz kiedy otwarto „Dom Robotniczy", wybudowany społecznie ze składek kolejarzy, pomieszczenie znalazła tam również orkiestra. Założycielem i pierwszym prezesem orkiestry był Piotr Ekiert, a pierwszym dyrygentem został Kazimierz Kirschanek. W 1908 r. zastąpił go Jan Jelinek. W niedługim czasie, zespół stał się przodującą orkiestrą w mieście, przygrywając na organizowanych w mieście, modnych wówczas festynach, loteriach fantowych, zabawach i koncertach w salach i na wolnym powietrzu. Repertuar wykonywanych utworów stawał się z czasem coraz większy i bardziej urozmaicony. Przy okazji gromadzono z trudem środki na działalność – zakup nowych i konserwację starych instrumentów, nuty, wyposażenie lokalu. W 1910 r. orkiestra grała na uroczystości odsłonięcia pomnika grunwaldzkiego w Krakowie.

Dla pracowników kolei, zwłaszcza po zrealizowanych rozbudowach Warsztatów i sprowadzeniu robotników z rodzinami z warsztatów w Zagórzu, władze ko-

16 *Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych, 1884 poz.103*. (z zasobu Jagiellońskiej Biblioteki Cyfrowej).

lejowe (*k.k. Staatseisenbahn-Verwaltung*) wybudowały w latach 1890-1892 kosztem 423.300 fl. największe osiedle robotnicze w Galicji, nazwane Kolonią Kolejową (*Arbeiter-Colonie*)[17]. 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 kolejowych[18].

Fot. 2. Widok spomiędzy domów Kolonii Robotniczej na kaplicę pw. św. Elżbiety – w budowie (rok 1898)
Źródło: Ze zbioru parafii pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu

Kolejarze stanowiący większość społeczności robotniczej Nowego Sącza, byli grupą świadomą swych celów socjalnych i politycznych, tworząc dobrze zorganizowane środowisko. W 1892 r. powstało tutaj z inspiracji kolejarzy Stowarzyszenie Kształcąco-Zapomogowe „Siła". SKZ „Siła" posiadało swój chór. Demonstrację pierwszomajową urządzono w Nowym Sączu już w 1890 r., chociaż sądecka komórka Polskiej Partii Socjalno-Demokratycznej Galicji powstała w 1891 r. W 1906 roku kolejarze założyli CK Towarzystwo Śpiewackie Robotnicze „Echo". Zespoły muzyczne uczestniczyły czynnie w wielu ważnych dla mieszkańców miasta wydarzeniach kulturalnych i patriotycznych.

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

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

Fot. 3. Pracownicy CK Warsztatów Kolei Wschodniej w Nowym Sączu ok. 1890 roku
Fot. ze zbioru Leszka Zakrzewskiego

W 1894 r. powstało miejscowe koło Stowarzyszenia Zawodowego Robotników i Służb Kolei Państwowych w Austrii, a we wrześniu tegoż roku zwołano w Nowym Sączu IV Zjazd Socjaldemokratycznej Partii Galicji. W 1898 r. kolejarze założyli pierwszą w Galicji robotniczą spółdzielnię spożywców pod nazwą Stowarzyszenie Konsumpcyjne Kolejarzy „Samopomoc" (zwane potocznie „Konsumem"), mającą na celu walkę z drożyzną i zaopatrywanie mieszkańców kolonii kolejowej w tanie produkty żywnościowe. SKK, wspierało działalność kulturalno-oświatową, m.in. oddział Uniwersytetu Ludowego im. Adama Mickiewicza, bibliotekę, orkiestrę, fundusze Polskiej Partii Socjalno-Demokratycznej Galicji.

W 1901 r. zawiązał się Komitet Budowy „Własnego Domu", ale już od 1895 r. gromadzono powoli fundusze na ten cel. W kwietniu 1906 r. przystąpiono do kopania fundamentów pod budynek. Entuzjazm robotników był tak wielki, że w pierwszych dniach budowy do prac ziemnych stawiło się około 200 osób. Całość prac przy budowie wykonywali wyłącznie społecznie pracownicy warsztatów.

15.08.1907 r. otwarto uroczyście „Dom Robotniczy", który w krótkim czasie stał się ośrodkiem życia politycznego i społeczno-kulturalnego w mieście, znalazło tu stopniowo siedzibę 10 stowarzyszeń robotniczych z terenu miasta, chór, orkiestra, czytelnia. Budynek posiadał dużą salę teatralną (działał teatr amatorski), w której w 1913 r. uruchomiono kino oraz pomieszczenia klubu robotniczego ze stołem bilardowym[19]. W pomieszczeniach na strychu budynku, już w latach 1909-

19 H. Dobrowolski, *Ruch socjalistyczny w Nowym Sączu (1890–1918)*, „Rocznik Sądecki", t. IX: 1968, s. 151-159; także H. Kramarz, *Życie polityczne i ruch niepodległościowy*, [w:] *Dzieje miasta Nowego Sącza*, t. II, s. 595-597.

1910 ćwiczyły konspiracyjne „szóstki" Związku Walki Czynnej, były prowadzone tajne wykłady i ćwiczenia, a także gromadzono karabiny i bagnety. W 1914 r. na strychu prowadził ćwiczenia w strzelaniu Związek Strzelecki („Strzelec"), w sali odbywały się obrady i odczyty na tematy patriotyczne. W lokalu Związku Zawodowego Maszynistów, kursy „samarytańskie" dla pań zrzeszonych w Komitecie Kobiet Polskich, jeszcze przed wybuchem wojny, prowadził dr Dudziński przy współudziale dr. Kozaczki i dr. Ameisena[20].

Fot. 4. Kolejarze podczas wybierania ziemi pod fundamenty Domu Robotniczego (rok 1901)
Fot. ze zbioru L.Zakrzewskiego

W 1910 r. powstał najstarszy robotniczy klub sportowy na terenach polskich „Sandecja" z sekcją piłkarską. Do 1914 r. rozgrywano mecze z zespołami z Tarnowa, Mszany Dolnej, Starej Lubowli.

19.04.1912 r. powołano do życia Towarzystwo Kredytowe Robotnicze, zajmujące się udzielaniem pożyczek i prowadzeniem rachunków oszczędnościowych robotnikom warsztatów (Towarzystwo Kredytowe Robotnicze przemianowano na mocy ustawy o spółdzielniach w 1922 r. na Spółdzielnię Kredytową Robotniczą, do 1930 r. zajmującą lokal w „Domu Robotniczym", a później we własnym lokalu przy ul. Batorego 78, przekształconą następnie w 1957 r. na Gminną Kasę Spółdzielczą, aby ostatecznie stać się Bankiem Spółdzielczym, nie mającym już nic wspólnego z kredytowaniem robotników zakładu). Ruch socjalistyczny był bardzo silny wśród robotników kolejowych, ścierali się z Jezuitami pracującymi w kościele kolejowym. Ci ostatni corocznie przeprowadzali w czasie postu rekolekcje

20 J. Krupa, *Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu*, Nowy Sącz 1939 s. 28.

w swoim kościele tak dla starszych, jak i dla dzieci. W roku 1909 urządzili socjaliści wśród kolejarzy także swoje rekolekcje. Zaprosili z przemówieniami Ignacego Daszyńskiego, wodza polskiego socjalizmu i Kazimierza Kaczanowskiego, jednego z głównych działaczy socjalistycznych, dziennikarza i publicystę. Dyskusja między amboną i politycznym podium wyjaśniała kolejarzom dużo spraw. Szkoda tylko, że nie zawsze prowadzona była na odpowiednim poziomie. Wystąpienia socjalistów w gazetach przeciw jezuitom zawierały najczęściej więcej nienawiści niż nagannych a prawdziwych faktów. Jezuiccy zaś kaznodzieje widzieli u socjalistów tylko antyklerykalizm i antyreligijność.

Pożegnanie zasłużonego urzędnika: Inż. Stanisław Soika, ustępujący nadinspektor kolei w Nowym Sączu, w otoczeniu uczestników pożegnalnej uroczystości i pracowników kolejowych.

Fot. 5. Pożegnanie inż. Soika przez kolejarzy (rok 1912)
Źródło: Nowości Illustrowane

4. Okres I wojny światowej

Od 1906 r. naczelnikiem Warsztatów był st. inspektor kolei, inż. Henryk Suchanek, który kierował nimi aż do 1920 roku, kiedy to awansował i przeszedł do pracy w DOKP Kraków, a następnie do Ministerstwa Kolei w Warszawie. Henryk Suchanek był poza tym działaczem społecznym (prezesem Oddziału „Beskid" Towarzystwa Tatrzańskiego w Nowym Sączu w latach 1913-1914, gdzie należał do najaktywniejszych „znakarzy" wytyczających i oznakowujących trasy turystyczne w Beskidzie Sądeckim), wiceprezesem Koła Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół", działaczem konspiracji niepodległościowej, współzałożycielem sądeckiej komórki Polskiej Organizacji Wojskowej w 1918 r. Pełnił także funkcję delegata Wydziału Krajowego we Lwowie do Wydziału w Nowym Sączu, zarządzającego szkołą przemysłową uzupełniającą (w okręgu państwowym XII a), na miasto Nowy Sącz.

Fot. 6. St. inspektor kolei inż. Henryk Suchanek
Fot. ze zbioru Jerzego Gizy

Po ogłoszeniu mobilizacji i wybuchu wojny, pierwsi na rozkazy z Krakowa zareagowali członkowie Drużyn Strzeleckich. W dniu 3.08.1914 r. o godz. 1.00 w nocy, towarowymi wagonami, wyruszyło z sądeckiego dworca kolejowego do Krakowa 56 ochotników pod dowództwem Alfreda Grefnera (ps. „Radwan"), czyli sądecka X Drużyna Strzelecka[21].

Trzy dni później, w dniu 6.08.1914 r. o godz. 1.00 pociągiem osobowym, wyruszyło stąd do Krakowa 96 ochotników ze Związku Strzeleckiego („Strzelca") pod dowództwem Kazimierza Pierackiego. *Na stacyi pożegnał ich p. Mędlarski, muzyka kolejowa odegrała wieniec pieśni polskich, a panie obrzuciły odjeżdżających kwiatami, któremi udekorowano też pociąg* […]" [22]

Niektóre źródła podawały, że Komisariat Legionów Polskich z Nowego Sącza, kierowany przez architekta Józefa Wojtygę, wysłał do Krakowa na przełomie 1914/1915 roku ponad 1000 ochotników, wyposażonych w odzież i żywność; ochotnicy ci w znacznej większości wyruszyli na wojenne drogi z sądeckiego dworca[23]. Samo TG „Sokół" zmobilizowało i wysłało do Legionów Polskich 98 ochotników, którzy 14.09.1914 r. wyruszyli do Krakowa pod dowództwem druha Wacława Rozwadowskiego.

W początkach wojny, we wrześniu 1914 r. dla potrzeb świeżo formowanych Legionów Polskich, w ciągu półtora tygodnia, Warsztaty Główne wykonały 1000 łopatek polowych i kilkaset plecaków. W czasie wojny na terenie zakładu urządzono skład ubrań, czapek i fałszywych dokumentów, szczególnie przydatnych po kryzysie przysięgowym, ukrywano także legionistów, rejestrując ich jako pracowników Warsztatów.

21 Skruszyła A., *W przededniu wojny [w:] Legioniści w Nowym Sączu. Pamiątka wydana z okazji pobytu żołnierzy polskich w Nowym Sączu w latach 1914-1917*; pod red. T. Zubrzyckiego i P. Lundy, Nowy Sącz 1917, s. 7; Krupa J., op. cit., s. 41-42.

22 Skruszyła A., op. cit., s. 8; Krupa J., op. cit., s. 42.

23 Skruszyła A., op. cit., s. 8.

Przez nowosądecki dworzec przewijały się rzesze wojska, przewożonego całymi transportami jak i pojedynczy żołnierze zdążający do swoich jednostek. Z frontu nadjeżdżały pociągi sanitarne z rannymi, wiezionymi do szpitali w głębi kraju. Celem zapewnienia aprowizacji i umożliwienia zakupu niezbędnych towarów spożywczych jak i drobnej galanterii bez konieczności opuszczania terenu dworca, w gronie urzędników kolei i Warsztatów Głównych zrodziła się myśl wybudowania na pierwszym peronie dworca „Herbaciarni Czerwonego Krzyża". W drewnianym bufecie postawionym w bramie wejściowej do głównego hallu dworca, na peronie pierwszym, wyposażonym w stół, kilka krzeseł, samowar i szklanki, od dnia 2.09.1914 r. rozpoczęły dyżury panie *z kół oficerskich i urzędniczych*. Na czele akcji stanął komitet ze starszym radcą kolei państwowych Henrykiem Suchankiem – naczelnikiem c.k. Warsztatów Głównych Kolei Wschodniej jako przewodniczącym. Zastępcą została Albina Małecka, zarządcą Bronisław Romański – *oficyał* c.k. kolei państwowych. W pierwszym składzie komitetu znaleźli się: Antoni Lewicki – radca c.k. kolei państwowych, Konstanty Heumann – starszy rewident c.k. kolei państwowych, Antoni Firich – *adjunkt* maszyn c.k. kolei państwowych i Józef Nowak – majster c.k. kolei państwowych[24]. Zbierano datki i produkty żywnościowe. Wśród ofiarodawców znalazły się okoliczne wsie: Gołkowice Polskie i Niemieckie, Gaboń, Skrudzina – na kwotę szacowaną na 4620 koron. Przerwała działalność podczas inwazji rosyjskiej, by wznowić ją po odejściu Rosjan. Kiosk na dworcu przyniósł przez półtora roku istnienia 103 536 koron i 56 halerzy dochodu. Sprzedawano żywność i drobne wyroby galanteryjne po atrakcyjnych cenach – wyłącznie zdrowym żołnierzom. Kiosk na dworcu przyniósł przez półtora roku istnienia 103 536 koron i 56 halerzy dochodu. Ranni i chorzy otrzymywali żywność bezpłatnie. Sprzedawano także drewniane kule i laski, których 300 sztuk dostarczył hr. Stadnicki, 400 Zygmunt Ader z Jazowska, 500 sztuk Szkoła Przemysłu Drzewnego z Zakopanego, 200 sztuk Zakład Św. Elżbiety w Podgórzu, 1150 sztuk redakcja *Breslauer General-Anzeiger*, 100 sztuk ochotnicza straż ogniowa w Prosnitzu, zaś resztę (do łącznej ilości 4200 szt.) dostarczyli kolejarze sądeccy. Herbaciarnia wydawała wszystkim przejeżdżającym żołnierzom herbatę, chleb, kiełbasę i papierosy. Szczególnie nasiliło się to podczas przygotowań i w trakcie ofensywy majowej 1915 r. – w ciągu jednej z nocy wydano 2400 litrów herbaty! Panie dyżurowały na zmiany co dwie – trzy godziny. Zaangażowane były wszystkie członkinie Ligi Kobiet, żeńska drużyna harcerska, ale także i panowie Nowak, Szopiński, Jungermann i Zając. Herbaciarnia przerwała działalność podczas inwazji rosyjskiej (19.11.1914 r.), by wznowić ją po odejściu Rosjan. Została zlikwidowana wraz z innymi organizacjami i dziełami jesienią 1917 r.[25]

Spis pań, *które bezpłatniei dobrowolnie pełniły służbę w Herbaciarni Czerwonego Krzyża w Nowym Sączu w czasie od 2 września 1914 r. do 2 września 1915 r.* zawiera 75 nazwisk a znalazły się wśród nich – nauczycielki, żony wojskowych i kolejarzy

24 *Sprawozdanie Herbaciarni Czerwonego Krzyża na dworcu kolejowym w Nowym Sączu 1914-1915*. Nowy Sącz 1915, s. 23-28.

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

(radców, podmajstrzych, maszynistów, asystentów maszyn, rewidentów), uczennice seminarium, gimnazjum, a nawet uczennica V klasy szkoły wydziałowej[26].

W pomieszczeniach dworca kolejowego działał „pawilon Czerwonego Krzyża" dysponujący minimum pięcioma łóżkami[27].

Fot. 7. Herbaciarnia Czerwonego Krzyża na peronie sądeckiego dworca
Fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. AF/2314

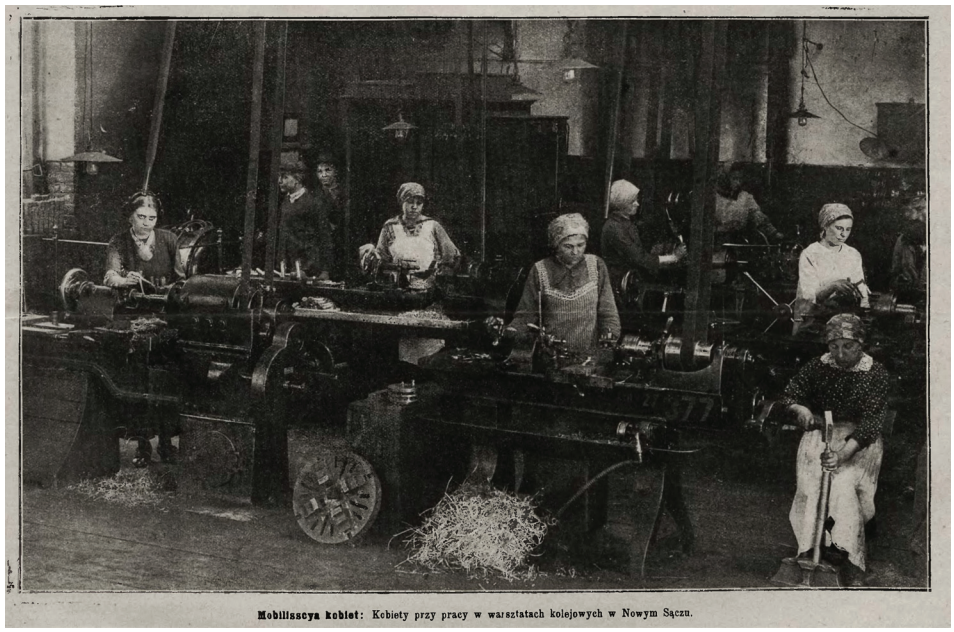
Ta herbaciarnia oddała swego czasu poważną usługę żołnierzom Legjonu Wschodniego, których po rozwiązaniu tego Legjonu przewożono pod silną strażą wojsk austrjackich przez Nowy Sącz w drodze na miejsce internowania pod Rabkę i Mszanę Dolną. Personel herbaciarni widział wówczas tragiczne sceny związane z przewożeniem Legjonistów, gdy ci po trzydniowym głodzie w Stróżach domagali się na dworcu nowosądeckim z zamkniętych wagonów chleba i wody. Zawisła wówczas nad dworcem tragiczna chwila, gdy polska służba kolejowa zdecydowana była, wobec oporu komendanta pociągu, przemocą otworzyć wagony i posilić zamkniętych w nich legjonistów. Udało się jednak dzięki interwencji inż. Suchanka uzyskać zezwolenie komendanta pociągu na otwarcie wagonów i zażegnać konflikt. Herbaciarnia dostarczyła wówczas legjonistom chleba, wędlin, papierosów itd. Na widok zmizerowanych i wyczerpanych legjonistów w wieku od lat 15 – 60 służba

26 *Sprawozdanie Herbaciarni*, op. cit., s. 23-28.
27 J. Krupa, op. cit., s. 50.

kolejowa zaciskała pięści, patrząc bezsilnie na uzbrojone straże austrjackie, eskortujące pociąg, któreby chętnie rozbroiła, by uwolnić legjonistów[28].

Rosyjska ofensywa i zajęcie Nowego Sącza 19.11.1914 r. nie zaskoczyła załogi warsztatów. Pod kierownictwem inż. Suchanka, uprzedzając wkroczenie Rosjan do miasta, przeprowadzono demontaż co cenniejszych urządzeń i wraz z materiałami i narzędziami ukryto je przed najeźdźcą. Część wyposażenia została ewakuowana, podobnie jak i taboru kolejowego, który wywożono linią Kolei Transwersalnej do Suchej. Po klęsce Rosjan w operacji limanowsko-łapanowskiej i odzyskaniu miasta przez wojska austro-węgierskie z udziałem polskich legionistów 12.12.1914 r., przystąpiono natychmiast do kompletowania wyposażenia zakładu.

Niedobór pracowników powoływanych do c.k. armii spowodował konieczność zatrudnienia kobiet do prac w warsztatach, co raczej kojarzy się nam z okresem II wojny światowej.



Fot. 8. „Mobilizacya kobiet: Kobiety przy pracy w warsztatach kolejowych w Nowym Sączu"
Źródło: „Nowości Illustrowane", nr 27 z 1 VII 1916 r.

Sądeccy kolejarze, stanowiący liczną grupę mieszkańców miasta, brali udział we wszelkich działaniach obywatelskich, które miały miejsce podczas całej wojny. Od praktycznie początków swojej pracy stanowili zorganizowana społeczność, wśród której szerzyły się popularne wówczas poglądy socjalistyczne. Socjalizm w wydaniu galicyjskim był z natury rzeczy, z powodu religijności tutejszych robotników, mniej radykalny aniżeli europejski. Znamienne też, że Ignacy Daszyński [bywał gościnnie u sądeckich kolejarzy – przyp. aut.] – przywódca PPSD – zwracał się do robotników: „Niech będzie pochwalony Jezus Chrystus" oraz „Szczęść Boże" i –

28 Benisz A., *Przeżycia legjonisty,* Dąbrowa Górnicza 1934, s. 44.

jak napisano: „Choć wadził się z duchowieństwem, nie widział w Kościele wroga, tak jak liczni socjaliści europejscy”[29].

Jedną z pamiątek aktywności kolejarskiej tamtego czasu stanowi posąg Jezusa Chrystusa w typie Serca Jezusa, niosącego krzyż. Kiedy Rosjanie zbliżali się do miasta, wicesuperior wspólnoty oo. Jezuitów posługujących w kościele „kolejowym” o. Józef Hrubant zaproponował na ambonie, by oddać się w opiekę Najświętszego Serca Pana Jezusa. Pobyt Rosjan nie spowodował w Nowym Sączu większych strat, stąd też kolejarze, w dowód wdzięczności za opiekę ufundowali w 1916 r. pomnik. Został ustawiony na placu kościelnym od strony ulicy Batorego, jako wotum za ocalenie miasta podczas jego zajęcia przez wojska rosyjskie w grudniu 1914 r. Figurę wyrzeźbił kamieniarz Stanisław Piątkiewicz z Sanoka i została ona ustawiona na wzgórku z nieciosanego kamienia (wyższym niż obecnie). Poświęcił ją uroczyście o. Józef Hrubant SI w dniu 24.10.1916 r.[30]

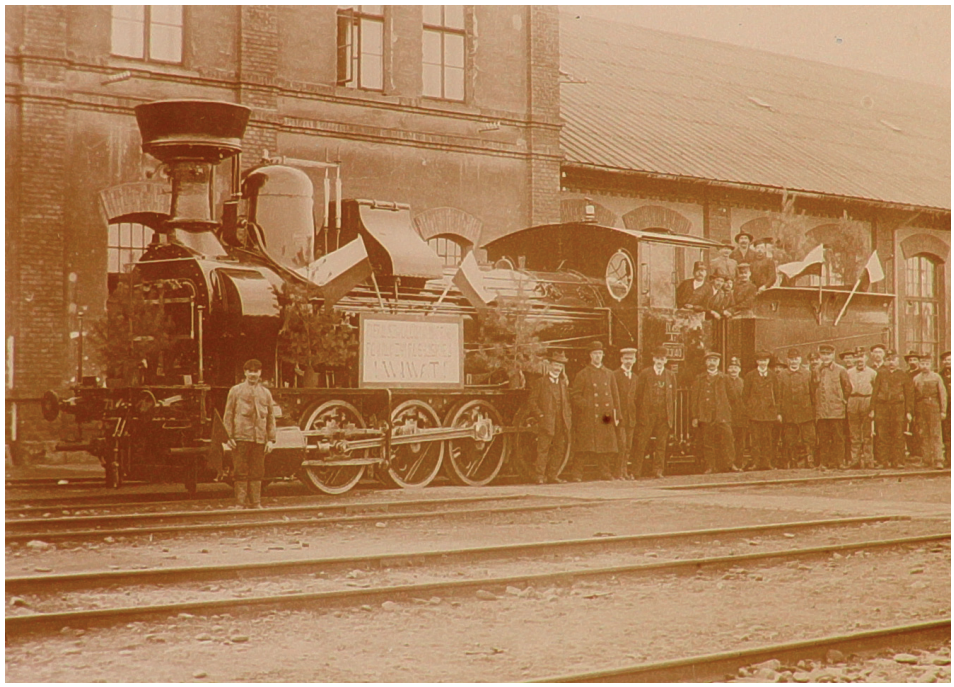
Fot. 9. Figura Chrystusa dźwigającego krzyż – wotum ufundowane przez kolejarzy za uratowanie miasta przed najazdem Moskali (rok 1916)

Źródło: Ze zbioru parafii pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu

29 Chwalba A., *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001, s. 522.

30 Zakrzewski L., *Kościół kolejowy i parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu – vademecum*. [w:] Migrała L., Zakrzewski L., *Kościół kolejowy i parafia Najświętszego Serca Pana Jezusa w Nowym Sączu*, Nowy Sącz 2007 (ISBN 978-83-926339-0-7), s. 131.

Kolejarze tutejsi wykazywali w okresie zaborów wiele patriotyzmu i poświęcenia, pomimo bardzo trudnych i uciążliwych warunków służbowych. Maszyniści w czasie I wojny światowej pełnili służbę jeżdżąc po 20 godzin na dobę, śpiąc w czasie postojów na parowozach, byli licho dożywiani i nieodpowiednio ubrani, pełnili swą służbę wśród mrozów w zimie, bez szemrania i narzekania, w mocnym przekonaniu, że pracują dla przyszłej Polski. To samo odnosi się do służby ruchu i służby drogowej, która niejednokrotnie zastępowała służbę kolei wojskowej na przedpolach bojowych. Pracownicy warsztatów musieli dniem i nocą naprawiać zniszczone i uszkodzone od obstrzałów parowozy i wagony, a brak odpowiednich materiałów, maszyn i narzędzi utrudniał im bardzo pracę[31].



***Fot. 10. Grudzień** 1914 r. Pierwszy parowóz wyremontowany w wyzwolonym od Rosjan Nowym Sączu Napis na parowozie: „Pierwsza kolejowa maszyna po inwazyi rosyjskiej. Wiwat!". Parowóz 73.40 (Krauss-Linz nr fabr. 1684/1886; po I wojnie światowej na PKP jako Tp15-21; zezłomowany ok. 1936 r.)*
Fot. ze zbiorów Leszka Zakrzewskiego

Kolejarze sądeccy włączyli się do pracy niepodległościowej. Impulsem był pobyt polskich legionów w grudniu 1914 r. w Nowym Sączu. Kolejarze opodatkowali swoje pensje na 1% przeznaczony na fundusz legionowy. Ponadto 10% dochodów z biletów na seanse filmowe kina „Wiedza", działającego od 1913 r. w Domu Robotniczym, przekazywano także na cele legionowe. Kolejarze gromadzili także ekwipunek dla ochotników[32].

31 Romańscy Z i R., *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki", t. 15-16, Nowy Sącz 1974-77, s. 455.

32 J. Krupa, op. cit., s. 28; zob. też: Nemo, *Działalność kolejarzy* [w:] *Legioniści w Nowym Sączu*, s. 79.

Fot. 11. Legioniści z 2 batalionu 1 pułku Legionów Polskich na kwaterze w Domu Robotniczym w Nowym Sączu przed głównym wejściem 18.12.1914 r.
Pocztówka archiwalna

W kasynie urzędników kolejowych, staraniem „Komitetu Opieki nad Byłymi Legionistami", któremu przewodniczyła pani Bielewiczowa, w grudniu 1916 r. zorganizowano opłatek dla legionistów[33].

Mocnym akcentem obecności legionowej w Nowym Sączu był udział legionistów (żołnierzy byłych już Legionów – przekształconych w Polski Korpus Posiłkowy) w uroczystościach z okazji proklamowania niepodległości Polski – ogłoszenia tzw. Aktu 5 listopada.

Zacny komendant szpitala dr. Sikorski, oraz porucznik 32 pułku obrony krajowej Bielański przyszli legionistom z pomocą. Kolejarze znowu ofiarowali chorągiew z Białym Orłem, specyalnie na ten cel sporządzoną. Sformował się pluton jazdy z trzydziestu ułanów i artylerzystów złożony i honorowy pluton piechoty w pełnym rynsztunku. Pochód zbierał się przed dworcem kolejowym.

Tam zebrali się kolejarze, skautki, uczniowie i uczennice szkół średnich i ludowych, korporacye i stowarzyszenia. Towarzyszyły pochodowi dwie muzyki: 13 pułku piechoty i kolejowa. Skautki niosły portret komendanta Piłsudskiego zielenią przystrojony. Przy szpitalu połączyli się z pochodem legioniści z muzyką 32 pułku sądeckiego na czele i wysunęli się na jego czoło.

Major dr. Sikorski, który nie tylko wystarał się dla legionistów o broń, konie, siodła, oraz kilkadziesiąt pochodni, zajął się nadto uszykowaniem pochodu. Pochód posuwał się ulicami Grodzką, Jagiellońską i Rynkiem. Na czele pochodu jechał chorąży i dwaj trębacze, za nimi pluton kawaleryi legionowej, następnie pluton honorowy

33 T. Sas, *Legioniści w Nowym Sączu* [w:] Legioniści…, s. 92.

piechoty, dalej muzyka 13 pułku, za nią legioniści ze swoimi oficerami w pierwszej czwórce. A dalej skautki, kolejarze, stowarzyszenia, wszystko to przeplatane muzykami. Słowem rozwinął się pochód, jakiego miasto jeszcze nie widziało. Szpaler tworzyli żołnierze 13-go i 32-go pułku piechoty – Polacy. Szedł pochód z mnogimi transparentami, na których widniały napisy: »Niech żyje niepodległa Polska !«, »Niech żyje armia polska!«, szedł poważny i skupiony, tak jak poważną była owa niezapomniana, uroczysta chwila. I widziałeś w tym pochodzie wszystkie stany urzędników, kupców, rękodzielników, robotników i włościaństwo z najbliższej okolicy, a pośrodkiem, przy pochodni blaskach, szły karne szeregi legionowego żołnierstwa. Trębacze grali pobudkę legionową – lud z miłością niesłychaną spoglądał na tych w snach wymarzonych, tak ukochanych żołnierzy swoich, własnych, bo polskich. Oni szli twardym, miarowym krokiem, a kwiaty sypały się im pod nogi. I zrywały się grzmiące okrzyki, witające tych żołnierzy:

– *Niech żyją legioniści!*

– *Niech żyje wojsko polskie!*

Gdy pochód zatrzymał się przed gmachem Starostwa, muzyka wojskowa odegrała wieniec pieśni polskich, poczem starosta p. radca Strzelbicki w podniosłych słowach omówił ważność chwili. Po odegraniu »Jeszcze Polska nie zginęła«, oraz hymnu ludów, posunął się pochód ku Rynkowi, gdzie obie muzyki wojskowe odegrały naprzemian znowu wieniec pieśni polskich, hymn ludów, hymn niemiecki i »Jeszcze nie zginęła«.

Nagle z balkonu ratusza rozległ się okrzyk:

– Niech żyje wolna i niepodległa Polska!

Kilkunastotysięczny tłum, dokoła ratusza zebrany, powtórzył ten okrzyk z takim zapałem, że echo pobiegło aż hen w góry, wieńcem otaczające stary gród dokoła, a stare dęby odpowiedziały poszumem swoim: – Gorąca miłość Ojczyzny doprowadziła was do celu….

Z Rynku udał się pochód, przy dźwiękach kapel, grających narodowe pieśni, ulicami Jagiellońską i Długosza na plac kolejowy, gdzie został rozwiązany.

Komitet Obchodu Narodowego urządzający uroczystość, wysłał do Komendanta Piłsudskiego depeszę, w której prosił go o przybycie na dzień 12-go listopada do Nowego Sącza. W odpowiedzi otrzymał telegram następującej treści:

Kraków II/XI 1916.

Za zaproszenie na obchód serdecznie dziękuję, być na nim niestety nie mogę z powodu niezdrowia. Tradycya bojów pod Nowym Sączem żyje zawsze w I-ej Brygadzie, łącząc się z serdeczną wdzięcznością dla mieszkańców miasta, za wzruszające przyjęcie, jakiego doznaliśmy po odparciu inwazyi.

Józef Piłsudski.

Fot. 12. Konny poczet sztandarowy legionistów polskich (ze sztandarem przygotowanym przez sądeckich kolejarzy) na dziedzińcu koszar 32 pp Landwehry przed uroczystościami 12.11.1916 r. z okazji proklamowania niepodległości
Fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Nowym Sączu. Sygn. AF/1452

12.11.1916 roku, w drugim dniu uroczystości rozpoczęto Mszą św. w kościele farnym, celebrowaną przez ks. infułata Alojzego Góralika z płomiennym kazaniem wygłoszonym przez o. Mielocha SI. Obecni byli miejscy rajcy, członkowie stowarzyszeń, oficerowie legionowi, liczni obywatele miasta i okolicznych wiosek, a także weterani 1863 r. Zakończono uroczystym „Te Deum…", po czym wszyscy udali się na Rynek, gdzie uformowano kilkunastotysięczny pochód. Na czele konny oddział legionistów ze sztandarem, piechota, powstańcy 1863 r., urzędnicy państwowi, stowarzyszenia, uczniowie szkół i pozostali uczestnicy manifestacji. Miasto było przystrojone flagami w barwach narodowych – najczęściej czerwone pola flagi znajdowały się w górnej części flag…

Pochód po okrążeniu plant miejskich, od ulicy Długosza wszedł bramą na teren plant i zgromadził się wokół pomnika Mickiewicza, gdzie przygotowano mównicę.

Po odegraniu i odśpiewaniu przez tłumy kilku patryotycznych pieśni przemówił int. p. Lewicki, reprezentant Komitetu Narodowego, który w pięknej przemowie podniósł znaczenie obecnej podniosłej chwili i wskazywał środki potrzebne do uzyskania lepszej przyszłości. Drugi z kolei przemawiał obywatel Adam Benisz, sierżant I-go pułku Legionów, jako ostatni zabrał głos p. Władysław Strowski, weteran z 1863 roku. Po odegraniu przez muzykę »Jeszcze Polska nie zginęła«, tłumy rozeszły się, zaś członkowie Rady miejskiej i zaproszeni goście udali się na uroczyste posiedzenie Rady miejskiej[34].

W sierpniu 1917 r. pod szyldem „Straży Obywatelskiej" zawiązała się w mieście komórka Polskiej Organizacji Wojskowej, gdzie wśród założycieli był naczelnik Suchanek i działacze związkowi z Warsztatów. Centrum dowodzenia organizacją znajdowało się w Domu Robotniczym (tam pod sceną zorganizowano

34 *Obchód proklamowania Niepodległej Polski w Nowym Sączu 5. Listopada 196. Broszura wydana na pamiątkę uroczystego obchodu w dniach 11 i 12 listopada 1916*. Pod red. T. Zubrzyckiego, Nowy Sącz 1917 r.

także magazyn gromadzonej broni i amunicji), a jej pracami kierował komendant obwodu nowosądeckiego Bronisław Pieracki. W listopadzie 1917 r. ukrywało się tu także kilkudziesięciu legionistów, którzy zostali internowani w obozie w Huszt a stamtąd dzięki akcji sądeckiej POW (kolejarze kierowani przez Stanisława Knispla i Jana Popardowskiego), kiedy uciekinierów załadowanych do wagonu towarowego, zaadresowano jako specjalną, cenną przesyłkę do magazynów w Nowym Sączu, dzięki czemu po błyskawicznym dotarciu do Nowego Sącza, ulokowano ich w Domu Robotniczym. Po dostarczeniu fałszywych dokumentów i ubrań cywilnych, zostali oni rozlokowani na kwaterach w prywatnych domach[35].

W budynku przy ulicy Szujskiego (obecna Narutowicza), Maria Filipowiczówna przechowywała broń zgromadzoną przez Polską Organizację Wojskową, odbywały się tu odprawy tej tajnej organizacji (również w domach Bielańskich i Wiśniewskiego – weterana z 1863 r.). Pani Flipowiczowa w okresie po kryzysie przysięgowym, ukrywała w swoim domu także kilku legionistów (m.in. przebywali tu legioniści Kamski i Jarosz), a wśród nich por. Bolesława Wieniawę-Długoszowskiego (1881-1942)[36].

Przechowywanych legionistów obdzielano żywnością, bielizną a nawet wysyłano do miejsc rodzinnych lub według wskazówek i poleceń władzy polskiej działającej jeszcze w ukryciu do Kongresówki, ponieważ wstępowali oni do Polskiej Organizacji Wojskowej (POW), utworzonej przez Marszałka Piłsudskiego zaraz po wybuchu wojny na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego. Opiekunowie odsyłanych legionistów w osobach: Kowalskiego Władysława i Pażuchy Ignacego robili z nich na gwałt kolejarzy, wsadzali dla bezpieczeństwa przed tropiącym okiem żandarma nie do osobówki, lecz do budki hamulcowej pociągu towarowego, zabezpieczali w żywność, a nawet w ostatniej chwili udzielali szczegółowych informacji i pouczali na wszelki wypadek o przykazaniach kolejowych – wszystko dla pewności pomyślnego przejazdu. Zawdzięczając odwadze i ofiarności miejscowych kolejarzy legioniści w charakterze jeńców rosyjskich otrzymywali łatwo pracę przy odbudowie zburzonego wiaduktu kolejowego w Grybowie i mostu kolejowego pod Starym Sączem, zawdzięczając życzliwemu poparciu tej akcji przez ówczesnego kierownika robót, obecnego Dyrektora Kolei w Krakowie Inż. Bobkowskiego Aleksandra oraz Lorenca Władysława [...]. *Zdobytą broń skrzętnie przechowywano w Domu Robotniczym, a nawet ku większemu bezpieczeństwu w warsztatach kolejowych w kanałach centralnego ogrzewania*[37].

Dnia 18.02.1918 r. na kolejach galicyjskich przeprowadzono strajk generalny w proteście przeciwko zawarciu pokoju brzeskiego. W Nowym Sączu na Rynku odbył się wiec protestacyjny, który zgromadził tłumy mieszkańców miasta i okolic.

35 Krupa J., op. cit., s. 81-83.

36 Krupa J., op. cit., s. 80.

37 Błaszczyk H., *Ruch wyzwoleńczy wśród kolejarzy nowosądeckich. (Rok 1911-1918 włącznie)*. Archiwum Narodowe w Krakowie, Oddział w Nowym Sączu, Zespół nr 15 Akta Miasta Nowego Sącza, sygnatura 148: *Komitet Historyczno-Niepodległościowy w Nowym Sączu: korespondencja z Zarządem Miejskim*.

Fot. 13. Wiec na Rynku podczas strajku generalnego ogłoszonego na znak protestu przeciw zawarciu tzw. „traktatu brzeskiego" przyznającego Chełmszczyznę Ukraińcom 18.02.1918 r.
Fot. Wojciech Migacz; ze zbiorów Heleny Grzyb z domu Biedroń

Rynek zapełnił się niespotykanymi wcześniej tłumami. Strajkowała kolej, zamknięto urzędy i sklepy. Jak pisał uczestnik tej manifestacji Florian Wiliński: „Sprawa ta zjednoczyła, przynajmniej na krótki czas, wszystkich, tak jak nigdy przedtem ani potem – narodowców, socjalistów i ludowców, robotników, chłopów, mieszczan, całą inteligencję". Na tę patriotyczną manifestację austriackie władze wojskowe zareagowały postawieniem w stan gotowości stacjonującego w sądeckim garnizonie batalionu 10 pułku piechoty z Przemyśla o zdecydowanej przewadze Ukraińców i Niemców wśród żołnierzy i oficerów. Wtedy też ostatecznie „hasła i cele POW docierają i do oficerów-Polaków, pełniących służbę w armii austriackiej w Nowym Sączu", a miejscowa społeczność w krótkim czasie mocno zradykalizowała się, wręcz „nabrała przekonania, że należy zacząć działać".

W październiku na stacji powstał milicja obywatelska POW współpracująca ściśle z powołanym w początkach 1918 r. tajnym Komitetem Obywatelskim. Komendantem dworca był por. Franciszek Szczepański, równocześnie członek milicji. POW działająca na kolei już od września 1918 r. przystąpiła do zatrzymywania wagonów z żywnością i towarami wywożonymi do Wiednia i przetaczania ich na boczne tory i na teren Warsztatów Kolei. Do magazynów kierowano wywożone z terenów Galicji maszyny i urządzenia, wyroby metalowe, przeszukiwano transporty i przechwytywano broń i amunicję, magazynowaną następnie w Domu Robotniczym[38].

38 J. Krupa, op. cit., s. 93.

Fot. 14. Widok warsztatów kolejowych w Nowym Sączu ok. 1916 r.
Fot. ze zbioru Leszka Zakrzewskiego

W październiku 1918 r. powstał tymczasowy rząd powiatu nowosądeckiego, a przejęcie władzy z rąk Austriaków odbyło się nocą 30/31 października, kiedy członkowie POW obsadzili najważniejsze punkty w mieście.

W nocy z 29/30.10.1918 r., Członek Związku Strzeleckiego Franciszek Józef Gut, zerwał portrety cesarza austriackiego w restauracji pierwszej klasy na dworcu kolejowym, a następnie wywiesił białą szarfę, nad drzwiami wejściowymi, z napisem „Niech żyje Wolna, Niepodległa Polska". Ignacy Fido pozrywał portrety w poczekalni pierwszej klasy, kuchni „personalnej", Urzędzie Ruchu, a następnie z pomocą Florentyny Stachowskiej *wniósł się w górę w Urzędzie Ruchu polski Orzeł Biały przyozdobiony dookoła zieloną girlandą* [39].

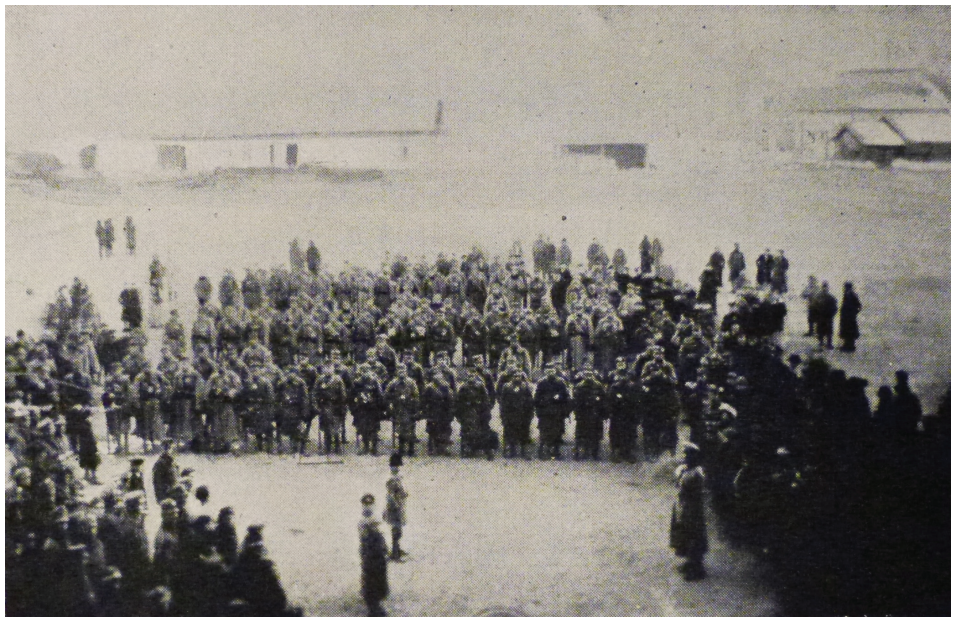
Porucznik Antoni Stawarz, przewodzący przewrotem w Krakowie, po zajęciu dworca kolejowego w Płaszowie, wieczorem 30 października rozesłał kolejową siecią telegraficzną do innych stacji telegram o zwycięskiej „rewolucji" w Krakowie. Sygnał ten stanowił impuls do podjęcia działań w pozostałych miastach Małopolski[40].

W dniu 31.10.1918 r. to właśnie na placu przed budynkiem Domu Robotniczego, odbyła się pierwsza legalna zbiórka kompanii POW pod dowództwem Stanisława Kawczaka, która stamtąd wyruszyła do koszar 32 pp Obrony Krajowej (*Landwehry*) i Kasyna Oficerskiego aby dokonać przewrotu i rozbroić wojska pruskie i austriackie dowództwo garnizonu[41].

39 ANKrNS, AmNS II-148, p. 49.

40 *Pierwsi niepodlegli, pierwsi zapomniani…* wywiad M. Stańczyka przeprowadzony z P. Dziżą – głównym organizatorem Festiwalu Niepodległości w Tarnowie i koordynatorem kampanii społecznej „Pierwsi Niepodlegli", „Telkol Ekspres" nr 10/2018.

41 Krupa J., op. cit., s. 95.



Fot. 15. Kompania POW na dziedzicu koszar w Nowym Sączu
Jest to pierwszy oddział, który w połowie listopada 1918 r. wyruszył z Nowego Sącza na obronę Lwowa z por. Kicką na czele (stoi z prawej strony)
Źródło: dr Jan Krupa Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu

W nocy z 30 na 31 października dokonał się ów historyczny przewrót w Nowym Sączu. Członkowie POW z bronią w ręku obsadzili składy broni, amunicji, żywności, jako też obiekty kolejowe.[…] *Samą załogę tzw. „Mannschaft", rozbrojono rankiem 31 października, zajmując bez rozlewu krwi koszary 32 pp obrony krajowej, gdzie stały 2 bataliony piechoty oraz garnizon wojskowy*[42] […]. Z miejsca zbiórki pod Domem Robotniczym, uzbrojona kompania POW z pieśnią „Hej, strzelcy wraz" przemaszerowała w zwartym szyku do koszar, zajmując je w imieniu Polski niepodległej. Niemcy i Austriacy uciekali z koszar. W kasynie oficerskim zebranie. *Dowódca garnizonu płk Falle siedzi blady jakby na sądzie. Obok wierny Austrii dowódca pułku, ppłk Januszewski. Część oficerów, tj. Niemcy, Węgrzy, Żydzi – pouciekali albo kryją się na kwaterach.*

Naprzeciw austriackich komendantów występuje por. Szczepański. Mówi twardo i krótko:

- Z Austrią koniec, kto nie z nami, ten przeciw nam, a kto przeciw nam, niech wystąpi!..

Cisza. Austriacy siedzą nieruchomo, tylko im drgają kąciki ust, tylko ich czoła perlą się od potu.

W sali obok muzyka dęta. Por. Polakowski uchylił drzwi i skinął na kapelmistrza.

- Zagrać „Jeszcze Polska nie zginęła".

Mocno, jak nigdy, o ściany austriackich koszar bije po raz pierwszy urzędowo hymn polski. Stanęliśmy wszyscy na baczność! Goręts śpiewają. A potem jakiś bezwolny nakaz, bo oto komendant płk Falle odpina szablę, kładzie na stole i z chusteczką na oczach, chwiejąc

42 Krupa J., op. cit., s. 95.

się wychodzi, jak nieprzytomny. Por. Polakowski rzuca się w ramiona najbliższego sąsiada, całując się, to samo niemal wszyscy, oficer ściska żołnierza!

- Niech żyje Polska!

Ktoś intonuje: „Nie rzucim ziemi skąd nasz ród"[43].

Dnia 2.11.1918 r. po złożeniu uroczystej przysięgi na wierność Rzeczypospolitej Polskiej w nowosądeckim ratuszu, na ręce Polskiej Komisji Likwidacyjnej z inż. Henrykiem Suchankiem (naczelnikiem Warsztatów Kolei) na czele, oddziały milicji kolejowej POW zajęły starostwo (dowódca Feliks Bulsiewicz i Ludwik Bartoniczek), ratusz (dowódca Ryszard Mędlarski, Michał Szewczyk, Stanisław Knispel, Jan Iwanicki, Ignacy Pażucha), pocztę główną (dowódca Stefan Szopiński, Józef Romanowski) i stację. Oddział obsadzający stację był uzbrojony w karabiny z Domu Robotniczego[44].

Nie rozpoczęło się nawet dobrze instalowanie niepodległej władzy i organizowanie struktur samorządu, ale także i niezależnych kolei, gdy ze stołecznego dla byłej Galicji miasta Lwowa, telegrafem kolejowym – czynne były linie w kierunku stacji wołyńskich, lubelskich i w kierunku na zachód od Lwowa – nadeszły alarmujące depesze. Centrala międzymiastowa w gmachu Poczty Głównej oraz kable telefoniczne linii przemyskiej i stryjskiej zostały uszkodzone 1 listopada przez chor. Feliksa Daszyńskiego i urzędnika pocztowego Romualda Desagę, a 2 listopada zerwali oni łącza kablowe linii telegraficzne na Dworcu Czerniowieckim, co uczyniono na rozkaz ppor. Zygmuntowicza[45].

Jak odnotował w opracowaniu dotyczącym tamtych wydarzeń sądecki autor: *w atmosferę tej rzetelnej i gorączkowej pracy niepodległościowej pada nagle jak grom wiadomość, że 2 listopada na Lwów napadły pod wodzą austriackich oficerów dzikie hordy hajdamackie. Nieszczęśliwe miasto wysyła do Nowego Sącza telegram za telegramem z błaganiem o pomoc (...).*

Z ochotników i młodzieży szkolnej sformowano naprędce dwie kompanie żołnierzy w sile 200 osób, które w połowie listopada 1918 roku wyruszyły bohaterskiemu miastu na pomoc. Ponadto na odsiecz Lwowa z Nowego Sącza wyjechały dwa pociągi pancerne „Gromobój" i „Hallerczyk" pod komendą por. Buczny, z którymi wyjechali w charakterze maszynistów i palaczy obw. Filar Władysław, Fiołek Gustaw i Marmon Stanisław."[46]

43 Krupa J., op. cit., s. 95.

44 Krupa J., op. cit., s. 96-97.

45 Zygmuntowicz Z., *Akcja POW i zajęcie Głównego Dworca* [w:] pr. zbiorowa, *Obrona Lwowa 1–22 listopada 1918*, t. 2, *Źródła do dziejów walk o Lwów i województwa południowo–wschodnie 1918–1920: relacje uczestników*, Warszawa 1993, s. 607.

46 dr Jan Krupa *Zarys pracy niepodległościowej w Nowym Sączu*, nakładem Związku Legionistów i Związku Peowiaków w Nowym Sączu, Nowy Sącz 1939; praca ta była opublikowana również w „Roczniku Sądeckim", t. 1, Nowy Sącz 1939.