

140 LAT KOLEI W NOWYM SĄCZU „KRYNICZANKA”¹

Jerzy Hydzik

mgr inż., Krajowy Klub Miłośników Historii i Zabytków
Transportu, jh31@wp.pl

Tomasz Hydzik

ZUE S.A. thyzik@wp.pl

***Streszczenie.** Autorzy w telegraficznym skrócie opisują dzieje komunikacji kolejowej w okolicach Nowego Sącza wykorzystując kroniki budowy poszczególnych linii kolejowych, materiały archiwalne byłej Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie i Oddziału Drogowego PKP w Nowym Sączu oraz roczniki gazet krakowskich z lat 1850÷1878. Ten referat jest drugim z tego cyklu i dotyczy historii budowy kolei na Ziemi Sądeckiej.*

***Słowa kluczowe:** linia kolejowa, rozwój sieci kolejowej, województwo małopolskie, Tarnów-Leluchów*

Kiedy w roku 1829 ruszył pierwszy pociąg pasażerski na linii Stockton - Darlington, a bankierzy w Europie zauważyli duże pieniądze, rozpoczął się okres lokacji kapitału w budowę dróg żelaznych i początek wielkiej kariery kolei.

Rozpoczęto budowę dróg kolejowych, łączących rozległe tereny Austro-Węgier z Galicją i Lodomerią. Na mocy międzynarodowych porozumień na terenie Austrii od roku 1872 obowiązywała już jednolita sygnalizacja kolejowa, a od roku 1875 jednolity regulamin ruchu, natomiast w roku 1886 wprowadzono jednolity prześwit torów – 1435 mm. W ślad za utworzoną w roku 1882 CK Dyrekcją Generalną dla Państwowego Ruchu Kolejowego w Wiedniu, w roku 1888 powstała Dyrekcja Ruchu w Krakowie.

Kraków otrzymał połączenie z Mysłowicami jesienią 1847 roku. Inauguracja eksploatacji tej linii miała miejsce 13 października 1847 roku, kiedy to z Krakowa wyruszył pierwszy parowóz do Mysłowic - dla „złączenia się” z pociągami do Wiednia i Wrocławia. Ukończenie Wyłącznie Uprzywilejowanej Północnej Linii Cesarza Ferdynanda² pozwoliło na to, by Kraków 1 marca 1856 roku mógł uroczystie powitać pierwszy bezpośredni pociąg z Wiednia. Kolejne linie realizowano w latach następnych.

1 Wkład autorów w publikację: Hydzik J. 50%, Hydzik T. 50%

2 Kolej Północna biegła z Wiednia przez Brzeclaw, Przerów, Lipnik nad Bečvou, Ostrawę, do Bogumina, gdzie miała połączenie z kolejami pruskimi, a poprzez nie z uruchomioną 13 października 1847 Koleją Krakowsko-Górnośląską, łączącą Kraków z Jaworzniem-Szczakową, a następnie Jaworzno-Szczakową z Mysłowicami. Dopiero budowa linii z Bogumina przez Zebrzydowice, Dziedzice, Oświęcim, Chrzanów i Trzebinę umożliwiła rezygnację z tranzytu przez terytoria pruskie. Odcinek ten został w całości uruchomiony w marcu 1856 r., a dzięki bocznej linii Kolei Północnej połączenie kolejowe otrzymało również wtedy Bielsko. Powstała także odnoga Ostrawa – Opawa.

Budowa linii Tarnów - Tuchów - Stróże - Nowy Sącz - Leluchów podyktowana była potrzebami handlu i gospodarki oraz względami strategiczno-wojskowymi Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Zamiar wytyczenia drogi żelaznej, łączącej Galicję z Węgrami powstał w 1852 roku. Zrealizowano go ujmując w ogólnym planie budowy austriackiej sieci kolejowej, zatwierdzonym 10 listopada 1854 roku. Ówczesne miasta mocno konkurowały ze sobą o tę inwestycję i dlatego powstały dwa projekty. Pierwszy przewidywał połączenie Preszowa z Przemyśłem przez Łupków lub Duklę, drugi zaś połączenie Preszowa przez Leluchów, Muszynę, Tuchów do Tarnowa.

Ostatecznie zwyciężył ten drugi wariant, o czym zadecydowano w Wiedniu 8 maja 1870 roku. Parlament zatwierdził budowę tej kolei i ostateczny przebieg linii na obradach w dniu 22 IV 1873 roku.

Cesarz Franciszek Józef 28 lipca 1873 roku podpisał odpowiednie rozporządzenie dotyczące budowy linii kolejowej z Tarnowa przez Tuchów, Stróże, Nowy Sącz do Leluchowa. Sprawa stała się tym bardziej pilna, bo po stronie wówczas węgierskiej (dziś Słowacja), linia z Preszowa do Orlov była już oddana do eksploatacji. Zanim ukończono niezbędne prace projektowe i przygotowawcze, 28 lipca 1873 roku rozpoczęto pierwsze roboty.

Po komisyjnym zbadaniu trasy (trwało to od 2 grudnia 1873 do 15 stycznia 1874) całość linii od Tarnowa do Leluchowa została podzielona na jedenaście odcinków inwestycyjnych. 3 marca 1874 roku przekazano je różnym małym przedsiębiorstwom, które wiosną rozpoczęły roboty.

Wstępna koncesję na budowę tej linii, poprzez Grybów, doliną rzeki Białej, przez Muszynę, Orłów, Preszów – Kysak (jak widać - z pominięciem Nowego Sącza), otrzymało Konsorcjum Johann i Erwin Waldstein. Wstępna koncesja z dnia 7 lutego 1865 roku nie dawała jeszcze pozwolenia na rozpoczęcie robót. Odcinek Preszów - Orłów wykonano już 1 maja 1873 roku.

Jak już wspomniano pod zaborem austriackim w Galicji trwały spory co do lokalizacji. Miasto Nowy Sącz czuło się urażone, że kolej mija miasto i z Grybowa, doliną Białej, ma wspinać się ku Muszynie. Zwierzchność Miasta Nowy Sącz w osobie burmistrza Johanidesa wygrała starania w Wiedniu w 1872 roku. A zabiegi te musiały sporo miasto kosztować, skoro udało się zmienić plany i z Grybowa wytrasowano poprawkę przez Nowy Sącz, doliną rzeki Poprad, do Muszyny i dalej do Orłowa.

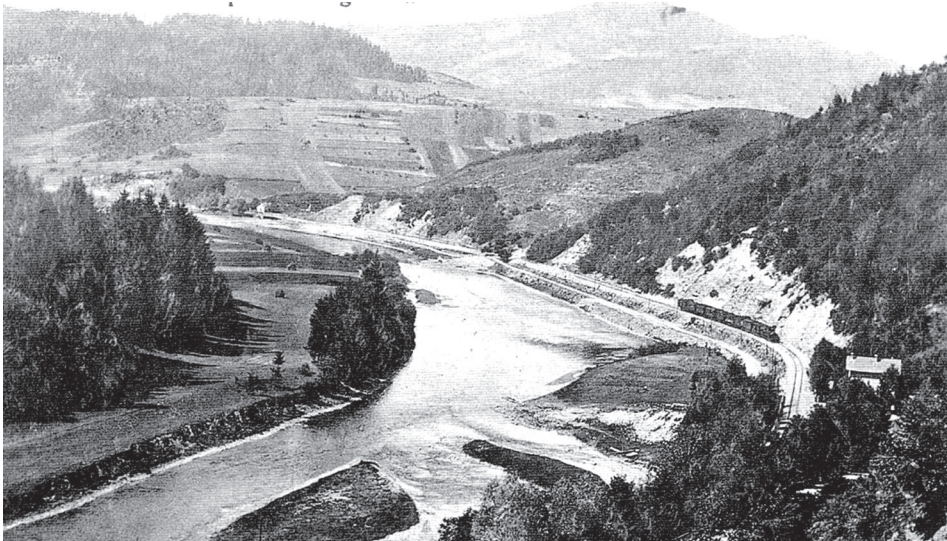
Z przeprowadzonej korekty przebiegu linii z Grybowa do Nowego Sącza skończył ponoć właściciel browaru w Grybowie, który jak informowały plotki, „namówił” inżyniera budującego ten odcinek do skorygowania trasy kolei, by zamiast doliną Pławianki do Ptaszkowej, przechodziła ona koło jego browaru - dla reklamy piwa. Zmiana ta spowodowała między innymi kłopoty wynikające ze stromej wspinaczki do Ptaszkowej i pokonania przeszkód, które sprawiał potok Szczylawka. Ta góra mści się i mścić się będzie nadal, powodując ogromną niedogodność i wzrost kosztów przez konieczność zastosowania podwójnej, a nawet potrójnej trakcji.

Ponadto, tak poprowadzona trasa spowodowała konieczność podcięcia zbocza jak się później okazało osuwiskowego i wiecznie płynącego Do dziś w osuwające się

podtorze wbudowano tysiące ton kamienia i tłucznia tysiące m³ betonu, a zbocze płynie i będzie płynęło, bo takie są prawa natury. Oprócz ceny, jaką płaci kolej za podjęcie takiej decyzji, wysoką cenę zapłacił ów inżynier, gdy wyszła sprawa zmiany trasy podczas inspekcji CK Ministerstwa Kolei. Jak mówią ustne przekazy, inżynier udał się na sąsiednie zbocze na Strzylawkach i tam się zastrzelił. W miejscu tym stoi do dzisiaj krzyż, widoczny z okien przejeżdżającego pociągu.

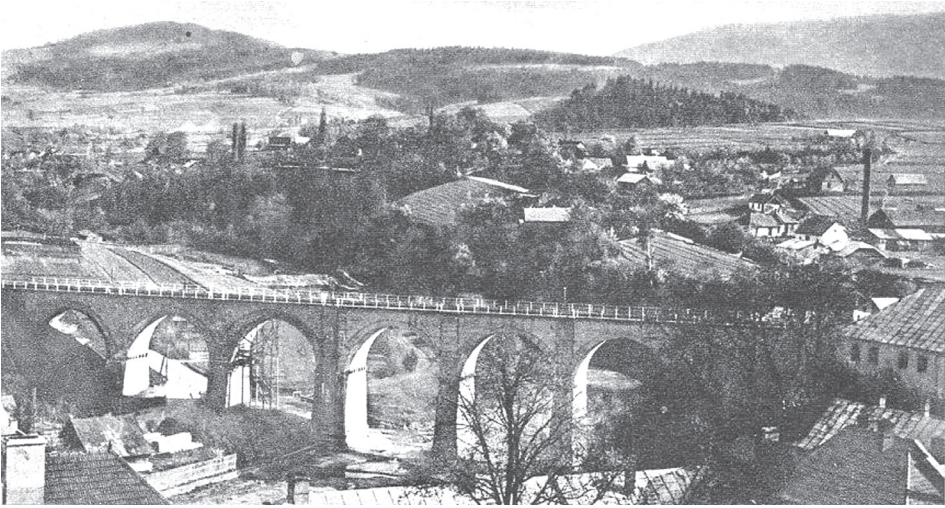
Na wytyczonej linii z Tarnowa do Orłowa na wykonawców oczekiwały przedstawione poniżej zadania.

1. Prace ziemno-budowlane: podcięcie zboczy gór i pagórków - w sumie ponad tysiąc podkopów; wykonanie przekopów przez zagradzające pagórki w ponad osiemdziesięciu miejscach; usypanie nasypu podtorza na długości 146 km o zróżnicowanym profilu, do tego celu należało przenieść miliony m³ ziemi i urobku z przekopów i ukopów.



Fot. 1. Widok na Poprad w Żegiestowie (pocztówka z początku XX w.)

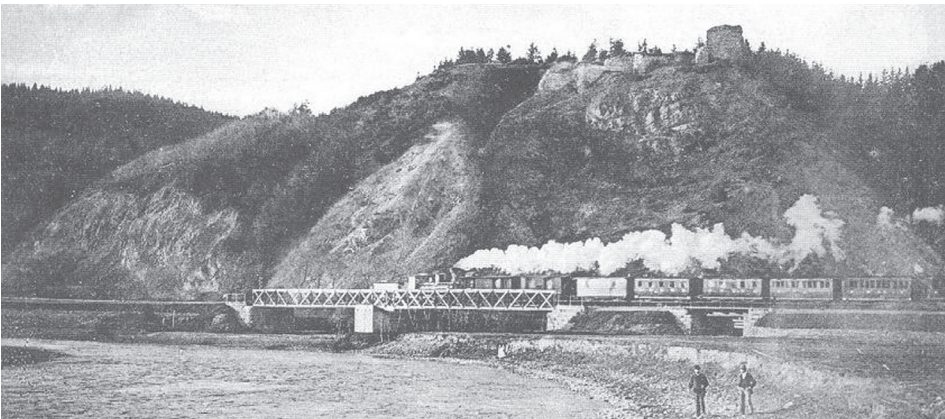
2. Prace inżynierii ziemnej: dwa tunele - w Kamionce i Żegiestowie; zabezpieczenie zboczy przekopów i nasypów, budowa wielu murów oporowych, wykonanie ponad osiemdziesięciu mostów i mostków; wykonanie około czterystu przepustów. Najciekawsze były mosty w Pławnej, Grybowie, Jamnicy, Starym Sączu i Muszynie.
3. Prace inżynierii budowlanej i technicznej: wykonanie 15 stacji z układem torowym, 8 przystanków osobowych, 160 km toru z koniecznością dowiezienia szyn, podkładów i akcesoriów kolejowych, zbudowanie budynków dworcowych na 15-tu stacjach oraz po dwie strażnice na każdej stacji, budynków strażnic kolejowych - średnio, co 2 km toru między stacjami, a obowiązkowo w pobliżu każdego mostu na rzekach, przy tunelach i skrzyżowaniach torów z ważniejszymi drogami.



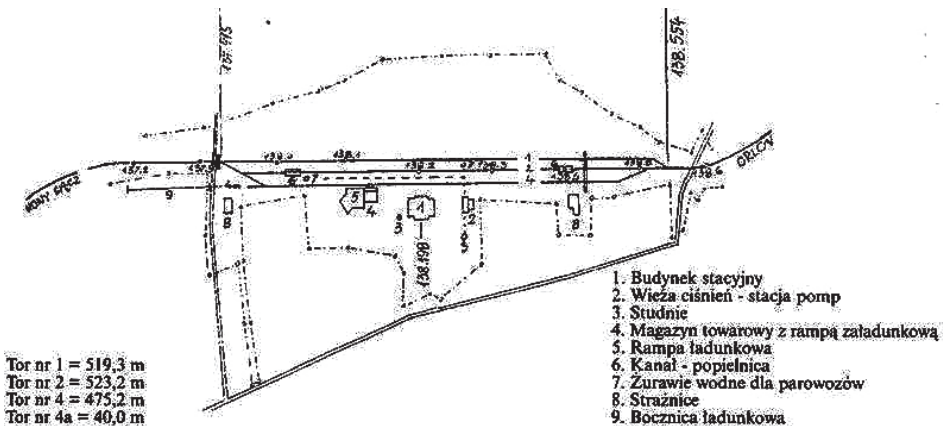
Fot. 2. Most nad Białą w Grybowie



Fot. 3. Most na Popradzie pod Starym Sączem



Fot. 4. Most nad Muszynianką w okolicach Muszyny



Rys. 1. Plan stacji Muszyna w latach 1876-1910

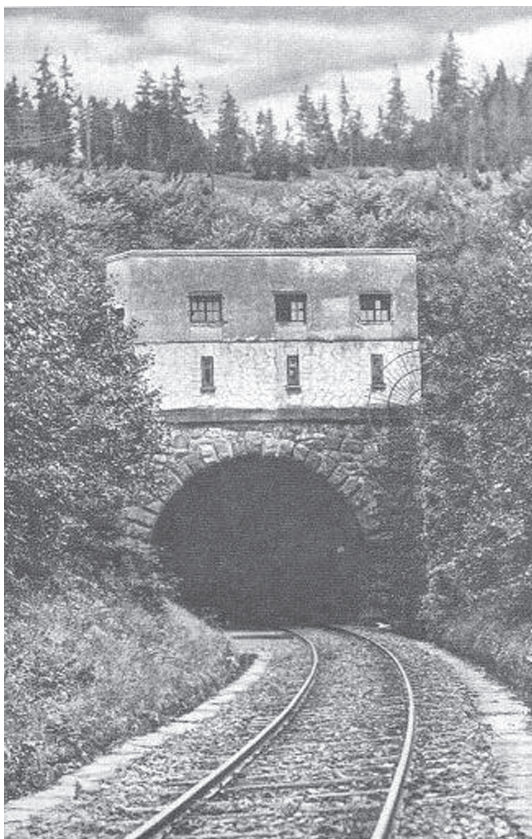
Licencję na budowę tunelu w Kamionce Wielkiej i Żegiestowie otrzymało przedsiębiorstwo Keller und Gregorsen i prace rozpoczęło już 4 września 1873 roku.

Przy drążeniu tunelu do prac inżynierskich, kamieniarskich oraz saperskich - przy kruszeniu skał dynamitem - zatrudnieni byli Tyrolczycy. Miejscową ludność zatrudniano do robót prostych i pracochłonnych głównie w charakterze kopaczy, ładowaczy, tragarzy nosidek, taczkowych i wózkowych, przy transporcie na zewnątrz urobku (biedkami konnymi i wózkami wąskotorowych „kolib”), z odwozem do sypania nasypów podtorza, lub na przyzmy zwane „wyspami”. W wielu przypadkach do zagęszczania nasypów zatrudniano juhasów przeganiających owce.

Tunel w Żegiestowie okazał się wyjątkowo trudnym zadaniem nawet dla tyrolskich specjalistów. Górotwór niestabilny, warstwy luźnych skał przemieszane z gliną, wewnątrz górotworu głębokie ciekłe wodne, przecinające w poprzek trasę tunelu. Do pokonania przed wykonawcami znajdowało się około pół kilometra niegroźnej na oko górkę (Łopata). Po wydrążeniu w prostej linii dość znacznego odcinka od strony Żegiestowa, wlot do tunelu zapadł się, grzebiąc w swym wnętrzu 23 biedki konne oraz 126 ludzi. (...) Postanowiono spieszyć nieszczęśnikom z pomocą. Z zewnątrz, od strony Żegiestowa, zaczęto drążyć awaryjny wykop. Pracowano 7 dni, a uzyskano w sumie niewielki postęp, widoczny dzisiaj w postaci wgłębienia w zboczu, łatwego do znalezienia w porze, gdy z krzewów opadną liście (między torem a drogą).

Po siedmiu dniach kierownictwo budowy uznało, że należy zrezygnować z otwarzania w tym miejscu tunelu, gdyż zawaleni ludzie nie mają już szans przeżycia. Wytoczono, zatem obok nową trasę, bliżej Popradu z tym, że musiano skorygować plany i zamiast prawie prostego, wykonano tunel o łuku koszowym.

25 listopada 1874 r. nastąpiło uroczyste otwarcie tunelu, na które zaproszono wielu gości z Muszyny i okolic, wśród których był też i muszyński proboszcz ks. Marchoń.



Fot. 5. Wjazd do tunelu w Żegiestowie

Pierwszy pociąg przejechał długim na 514 m tunelem dopiero w 1876 r., a więc w dwa lata po otwarciu. Tyle czasu trzeba było na całkowite wykończenie tunelu.

Oba tunele: w Kamionce Wielkiej i w Żegiestowie zostały zaprojektowane jako dwutorowe. Tyrolczycy znali się na robotach inżynierskich, znali też dobrze swoje rzemiosło. Tunel w całości został zbudowany z ciosów kamiennych. Poszczególne ciosy obrabiane były przez kamieniarzy na zewnątrz, ściśle według planu. Każdy cios, według układu promienistego, był numerowany i według kolejności zabudowywany w wykopie tunelu, w ślad za posuwającymi się brygadami kopaczy, drążących tunel w górze. Ze względu na ciek wodne zbudowano zewnętrzny (poza sklepieniem), jak i wewnętrzny (w spągu po bokach tunelu, obok toru) system drenaży i odwodnień, odprowadzających wyciekającą wodę poza tunel, do koryta rzeki Poprad. Wsadzenie tunelu we wrześniu 1939 roku przez Wojsko Polskie naruszyło górotwór przy wylocie tunelu od strony Żegiestowa. Ogromne masy złoża oderwały się, osiadając na dnie tunelu. Okupant przystąpił do odbudowy zawału od strony Żegiestowa. Posłużono się tą samą metodą, jak przy budowie tunelu. Kamieniarze, pod dozorem i zarządkiem niemieckiej administracji kolejowej, obrabiali w szopach ciosy kamienne ściśle według rysunków. Po usunięciu zwałów ziemi, w ocalałej budowli poczęto układać obudowę promieniście z ponumerowanych

ciosów. Wprawdzie usiłowano odtworzyć zniszczone drenáže i system odwodnień, ale nie uzyskano już ich pierwotnej wydolności.

Drugie wysadzenie tunelu przez Niemców w styczniu 1945 roku - było o wiele groźniejsze. Długo wywożono z miejsca zawału masy ziemi. Nad pierwotną obudową tunelu powstała ogromna komora z odpadającymi głazami i ciekącą wodą. Po raz trzeci, metodą Tyrolczyków, przystąpiono do uzupełniania obudowy sklepienia z ciosów kamiennych. Po wykonaniu kawałka odbudowywanego odcinka, z górotworu oberwał się głaz wielkości wagonu, który przebił zrekonstruowane już sklepienie i spadł na tor. Szczęśliwym trafem wypadek zdarzył się w czasie przerwy w pracy tak, że nikt z robotników nie odniósł obrażeń.

Prace wykonywało nowo powołane Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych.

Przy odbudowie zdecydowano, że pod komorą nad tunelem, w miejscu, gdzie górotwór utracił stabilność, należało wykonać obudowę z betonu i stali. Wyginałno łukowato dźwigary stalowe i szyny, które następnie łączono nad sklepieniem i taką konstrukcją ochronną traktowano jako zbrojenie i zalewano masą betonu o grubości do dwóch metrów. Tunel stał się tunelem jednotorowym. W trakcie eksploatacji tunelu ze sklepienia zaczęła wyciekać woda. W zimie zaczęły w tunelu zwisać sople lodu niebezpieczne dla przejeżdżającego taboru. Po założeniu trakcji elektrycznej w 1987 roku zwisające sople lodu uszkadzały pantografy lokomotyw elektrycznych. Przystąpiono do uszczelnienia i ujęcia wody. Sklepienie uszczelniono w latach 1987-89, woda przestała cieknąć.

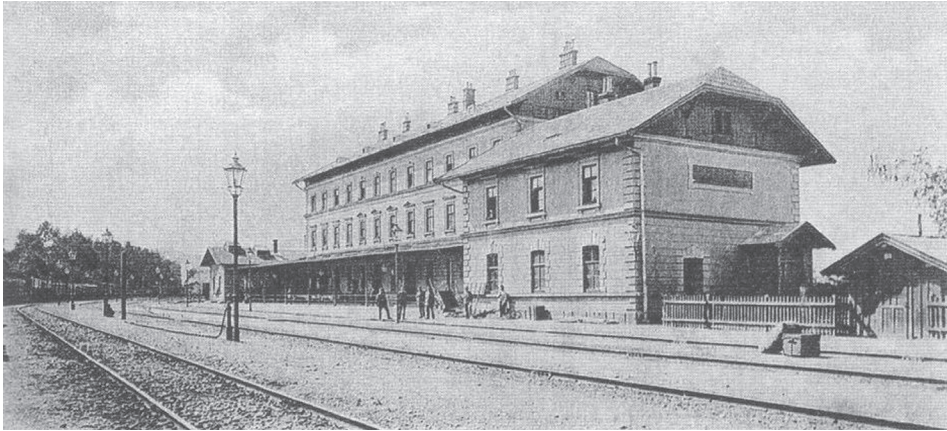


Fot. 6. Toromistrzówka w rejonie Piwnicznej

Budowle inżynieryjne oraz kubaturowe wykonywali włoscy lub austriaccy rzemieślnicy i specjaliści.

- Budynki stacyjne wykonywano według jednego projektu dla całej linii, tylko dla większych stacji przewidziano nieco większą kubaturę. Budynki na parterze miały pomieszczenia biurowe dla dozorczy kolei (zawiadowcy stacji) i ekspedienta pociągowego (dyżurnego ruchu), a na większych stacjach po-

mieszczenia na bufet i inne cele. Piętro stanowiło mieszkanie dla zawiadowcy i dyżurnego ruchu.



Fot. 7. Stacja Stróże 1900 rok



Fot. 8. Stacja Nowy Sącz 1890

- Strażnice wykonane były według jednakowego projektu z materiałów miejscowych, tj. częściowo z cegły, a częściowo z miejscowego kamienia i rumożu na zaprawie wapiennej. Były one mieszkaniem dla strażnika drogowego, zwrotniczego, strażnika obchodowego, a równocześnie pomieszczeniem służbowym (początkowo stanowiska pracy były przeznaczone dla jednej osoby w ciągu całej doby).
- Mosty i mostki konstruowano z blach i kątowników stalowych, nitowanych na miejscu według indywidualnych projektów.
- Stacje funkcjonowały jako mijanki - przeważnie dwutorowe, większe stacje - trzytorowe. Tory układały brygady robotników torowych pod nadzorem

tw. sekcyjnych. Większość z tych robotników później znalazła zatrudnienie na strażnicach i przy utrzymaniu torów.



Rys. 2. Budka zwrotniczego (rysunek z 1884 roku)

Zbocza o mniejszym pochyleniu zabezpieczone były słupami, tj. pionowymi kamiennymi rygolami o szerokości różnicowanej w zależności od wysokości zbocza i kąta nachylenia, oraz spinającymi je łukowatymi żebrami. Takie zabezpieczenia skutecznie odwadniały zbocze i zapobiegały obsuwaniu się skarp. Dziś są one niewidoczne, porośłe trawą i krzewami. Każda skarpa posiadała rów odwadniający, chroniący koronę torowiska przed podmakaniem i wysadzinami.

Liczne przekopy na górskich zboczach były na bieżąco zabezpieczone murami oporowymi przez włoskich kamieniarzy. Te budowle, w formie pochyłych suchych murów bez zaprawy, przetrwały nienaruszone do dziś. Wykonane były ciosów kamienia łamanego - miejscowego lub dowożonego z odległych kamieniołomów. Cała tajemnica trwałości tych konstrukcji mieściła się w tym, że na zboczu narzucony był rumosz skalny, a dopiero na tym rumoszu, jako na warstwie przepuszczającej wodę, układano stabilny mur. Tym sposobem woda ściekała poza murem, po zboczu, do przebiegającego wzdłuż toru rowu odprowadzającego. Sam mur był suchy, zabezpieczony przed niszczyielską, rozsadzającą siłą marznącej wody.

W trakcie budowy, do przewozu materiałów budowlanych używano dwóch parowozów angielskiego pochodzenia, wyprodukowanych w 1852 roku, sprowadzonych z Niemiec i używanych wcześniej przy budowie kolei Karola Ludwika z Krakowa do Lwowa, którym nadano nazwy „Góral” i „Bojan”. Obydwa dożyły na linii tarnowsko-lełuchowskiej kresu swych dni i zostały z końcem lat 80-tych XIX w. złomowane w sądeckich warsztatach.

Wszystkie prace zakończono 28 lipca 1876 roku, linia Tarnów-Muszyna-Orlov była gotowa i cesarz Ferdynand mógł ją uroczystie otworzyć, jednak regularny ruch pasażerski rozpoczęto rok później.



Fot. 9. Jeden z kursujących na linii Tarnów- Leluchów parowozów

Długość tej linii wynosiła 145,7 km (wraz z 5,2 km odcinkiem z Leluchowa do Orlov). Koszt budowy wyniósł 13 mln 322 tys. 136 florenów austriackich. Linie obsługiwało 12 parowozów, 40 wagonów osobowych i 200 towarowych.

Jak to w wielu przypadkach bywa, ludność nie chciała docenić wysiłków budowniczych i po prostu nie korzystała z tego rodzaju środka komunikacji. W tym czasie kursowały dwie pary pociągów na dobę i tylko późną wiosną i latem. Ruch towarowy był niewielki, przewóz towarów ograniczał się do węgla, wapna palonego, soli kamiennej, cementu, drewna opałowego i budowlanego oraz węgla drzewnego. Napływało nieco materiałów budowlanych dla szybko rozwijającej się Krynicy, rywalizującej o rangę pierwszeństwa z Bardiowem (Bardejovem). W tym czasie Krynica stała się kurortem w Galicji.

Przewozy uratowało wojsko, które nowe połączenie w poprzek Karpat wykorzystywało do celów wybitnie strategicznych uruchamiając liczne transporty wojskowe pomiędzy Austro – Węgrami i Galicją dzięki czemu budowa tak trudnej i drogiej w budowie linii ostatecznie okazała się bardzo trafioną inwestycją.

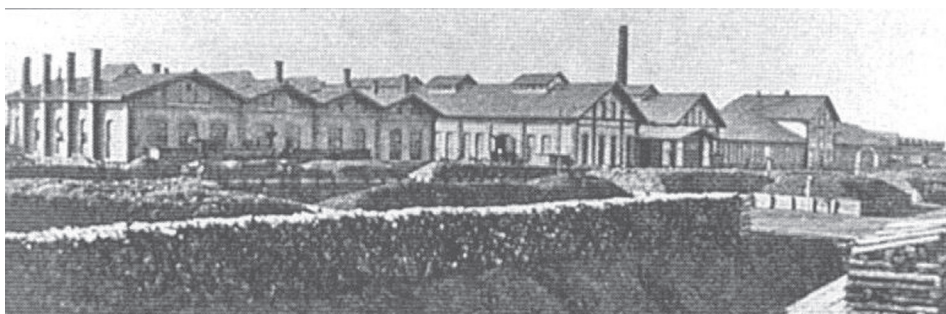
Pociągi osobowe jeździły z prędkością 45 km na godzinę, a towarowe 25 km/h. Każdy z parowozów miał swoje imię odpowiadające nazwie którejś ze stacji tej linii (np. Tarnów, Tuchów, Grybów, Nowy Sącz). Nazwę tą umieszczano na mosiężnych tablicach z obu stron kotła. Każdy parowóz pomalowany był na kolor ciemnozielony z czerwonymi lampasami. Wszystkie części mechanizmu wykonane były z brązu, bądź z mosiądzu. Do smarowania parowozów używano, zwłaszcza w pierwszym okresie funkcjonowania linii, drogich olejów rzepakowych.

Wagony osobowe zewnątrz były lakierowane jasnymi barwami. Wagony klasy I posiadały siedzenia kryte błękitnym lub czerwonym pluszem. W klasie II podróżowało się na siedzeniach obitych ciemnymi skórami. Siedzenia i oparcia dla wygody i elastyczności wypychano końskim włosiem. Przedziały oświetlano

lampami olejnymi, a ogrzewano je piecami na węgiel. Każdy przedział miał dwa wejścia z obu stron wagonu, wzdłuż których biegły pomosty. Po uruchomieniu linii z Tarnowa do Leluchowa pociąg odchodził raz dziennie o godzinie 13⁴⁵. Raz w tygodniu, we wtorek o 6⁰⁰, wyruszał do Nowego Sącza pociąg „mieszany”, jak to podaje rozkład jazdy z 1878 roku.

Nowy Sącz

Austriackie władze kolei państwowych postanowiły w 1885 r. wybudować warsztaty, konieczne do naprawy taboru kolejowego. Znaleźli tu pracę liczni robotnicy, którzy osiedlili się w jednorodzinnych domkach wybudowanych specjalnie dla nich, w pobliżu dworca kolejowego. Nowe osiedle nazwano kolonią kolejową.



Fot. 10. Warsztaty kolejowe {12}



Fot. 11. Widok „Starej Kolonii”

Zamieszkało w niej około czterech tysięcy ludzi. Pomimo, że mieszkania były wygodne, robotnicy nie byli zadowoleni. Po zakupy, do szkoły i do kościoła trzeba było chodzić dwa kilometry do miasta. Naczelnik stacji Klein w imieniu kolejarzy wystąpił do dyrekcji z prośbą o wybudowanie szkoły i kościoła.

Prezydent generalny dyrekcji dr Leon Biliński przychylił się do prośby i wyasygnował na budowę szkoły 20 000 zł i na budowę kaplicy szkolnej 45 000 zł. Dla łatwiejszego uzyskania zezwolenia na budowę podano, że będzie to kaplica jubileuszowa, upamiętniająca półwiecze panowania cesarza Franciszka Józefa. Dlatego też na frontonie kościoła umieszczono portal z emblematami jubileuszowymi: koroną, monogramem i cyframi 1848 ÷ 1898. Również z tego powodu świątynię wzniesiono pod wezwaniem św. Elżbiety, która też była patronką cesarzowej, zwaney Sisi. Historia austriackiego panowania w Galicji odeszła w przeszłość.



Fot. 12. Kościół kolejowy w 1920 roku



Fot. 13. Kościół kolejowy w 1930 roku

Nad głównym wejściem do kościoła widnieją dziś dwie daty: 1897 ÷ 1937, upamiętniające rozpoczęcie budowy kaplicy i utworzenie parafii. Święta Elżbieta pozostała drugorzędną patronką kościoła kolejowego.

Mieszkańcy Kolonii należeli początkowo do parafii farnej. Gdy w 1899 r. wybudowano kaplicę, która stała się od początku własnością kolei, nikt nie chciał objąć jej w zarząd. Dopiero w 1903 roku duszpasterstwo przy kościółku św. Elżbiety przejęli sądecki jezuici. Część kolejarzy niezbyt chętnie przyjęła przybyłych zakonników. Kolonia była znana bowiem jako ognisko socjalistów, którzy byli bardzo wrogo nastawieni do Kościoła. Na drugi dzień po objęciu kaplicy przez jezuitów 1 maja w czasie pochodu, przywitano ich okrzykami: „Hańba im! Precz z jezuitami!!!”

Robotnicy kolejowi, którzy mieszkali daleko od kościoła i na skutek tego byli obojętni religijnie, teraz, kiedy mieli kościół na miejscu, zaczęli do niego coraz częściej przychodzić. Niektórzy zapisali się do Bractwa Serca Pana Jezusa, do Sodalicji i do różańca. Znaleźli podporę ze strony innych robotników katolickich, co dało im poczucie siły, przestali się bać i ulegać socjalistom. Ale przez wiele lat praca jezuitów napotykała na ogromne trudności materialne. Nie było plebani. Kościółek był słabo wyposażony. Jezuici wynajmowali pomieszczenia mieszkalne i starali się o wybudowanie własnego domu. Gdy ani kolej, ani rząd ich nie wsparli dwukrotnie składali rezygnację z prowadzenia placówki. Gdy ta wiadomość rozeszła się wśród kolejarzy, postanowili wybudować dom swoim duszpasterzom. Uformowali komitet opieki nad kościołem, zbierali składki. W 1922 r. rozpoczęto pierwsze przygotowania i w ten sposób powstała zasobna plebania.

W dalszym ciągu bardzo kłopotliwy był dojazd do uzdrowiska Krynica, gdyż odbywał się do roku 1876 dylizansami z krakowskiego Stradomia i z Bochni, a podróż trwała dwa dni i była bardzo uciążliwa. Po uruchomieniu linii tarnowsko – leluchowskiej w 1876 roku najbliższa uzdrowisku stacja Muszyna znajdowała się już tylko 11 km i można się było do niej dostać po niespełna 11 godzinach podróży za około 5 zł. Dalej do Krynicy trzeba się było postarać o powóz – jednokonny lub dwukonny. Przewozu dokonywali fiakrzy, posiadający specjalną koncesję cesarsko – królewskiego (C. K.) starostwa sądeckiego. Liczba kuracjuszy rosła stale i w 1899 roku dochodziła do 10000 kuracjuszy rocznie.

W październiku 1905 roku będący na emeryturze były urzędnik państwowy, a ówczesny współdzierzawca Zakładu Hydropatycznego w Krynicy, Karol Pietrzykowski wniósł do Ministerstwa Kolei Żelaznych prośbę o pozwolenie na „przedsięwzięcie robót do mającej się kolei elektrycznej Krynica Grybów przez Słotwinę, Roztokę Wielką i Florynkę oraz z Krynicy do Muszyny budować”.

Korzystając z galicyjskiej ustawy o kolejach lokalnych, uchwalonej w 1880 roku, ułatwiającej prywatnym inwestorom, przez gwarantowane ulgi inwestycyjnej i zwolnienia od podatków, budowę tzw. kolei lokalnych postanowiono połączyć koleją żelazną te dwie miejscowości.

Projekt przedwstępny opracowano na budowę wąskotorowej (o prześwicie 1000 mm) kolei elektrycznej i złożono do oceny dnia 13 marca 1907 roku w Sejmie Krajowym we Lwowie. Autor projektu zaproponował zastosowanie toru wą-

skiego przez co wymagania techniczne dla zapewnienia pełnego bezpieczeństwa ruchu dla kolei normalnotorowej nie miały pełnego zastosowania. Tabor trakcyjny zobowiązała się dostarczyć firma Orenstein & Koppel Union – Baugesellschaft z Berlina.

Zaprojektowano budowę stacji: w Muszynie, Powroźniku, Krynicy, Hucie, Be-reście, Polanach, dwie we Floryncie i po jednej w Kąclowej, Białej Wyżnej i Grybo-wie. Taki przebieg trasy likwidował przejazd wielką serpentyną Popradu i obniżał znacznie koszty podróży. Projekt przedstawiono na sesji sejmowej w dniu 19 marca 1907 roku, ale niestety ten ciekawy projekt został odrzucony.

W dniu 22 września 1905 roku inż. Józef Zvoniček z Muszyny rozpoczął pomiary w terenie dla potrzeb projektu kolei lokalnej normalnotorowej Muszyna – Krynica. Na ich podstawie opracował koncepcję przebiegu linii, a tzw. rewizji trasy dokonała powołana pod kierownictwem c. k. Rady Namiestnictwa dr Stanisława Ursynowskiego, prześwietna komisja stacyjna, której w dniu 22 listopada 1906 roku przedstawiono projekt i wysłuchała zarzuty interesantów. Odkonano to w biurze Zakładu Zdrojowego w Krynicy. Tego dnia dokonano też objazdu projektowanej linii i w dniu następnym zatwierdzono projekt do przedstawienia pod obrady Sejmu Galicyjskiego we Lwowie. Sejm ten uchwałą z dnia 8 marca 1907 roku upoważnił Wydział Krajowy Królestwa Galicji i Lodomerii do dostarczenia części kapitału zakładowego kolei lokalnej Muszyna – Krynica w wysokości 20000 koron i wpłacenia go na rzecz funduszu budowy tej kolei. W zamian za to miał otrzymać odpowiednią ilość akcji mającego się zawiązać towarzystwa budowy kolei.

W dniu 5 czerwca 1907 roku Wydział, Krajowy powołał kierownictwo budowy trasy, na czele którego stanął Maurycy Machalski – starszy inżynier Krajowego Biura Kolejowego przy wydziale Krajowym. Jak z każdą inwestycją, tak i tu napotkano na poważne kłopoty i opór, zwłaszcza tych, którzy utrzymywali się z fiakerstwa, właścicieli gruntów przez które planowano poprowadzić trasę. Po zebraniu niezbędnej kwoty w dniu 25 sierpnia 1909 roku ogłoszono przetarg na budowę linii kolejowej z terminem ukończenia budowy na 15 maja 1911 roku. 1 września 1909 roku powołano kierownictwo budowy kolei lokalnej Muszyna – Krynica z siedzibą w Muszynie, a na jego czele stanął inż. Ferdynand Gisman. Do prowadzenia robót ziemnych wykorzystano miejscową siłę roboczą, wynajęto podwozy konne. Nasypy sypano ręcznie, używano wózków kolebowych poruszających się po dwóch nitkach toru wąskiego, układanego na bieżąco w miarę potrzeb. Na większe odległości używano parowozu pracującego na prowizorycznym torze wąskim.

Dworzec w Krynicy zbudowano wcześniej niż dotarły doń tory kolejowe. Obok powstały magazyny i rampa ładunkowa a ponieważ roboty prowadzono intensywnie doszło do kolejnego konfliktu społecznego, tym razem z ludnością wyznania grecko-katolickiego ponieważ roboty prowadzono również w święta grecko – katolików.



Fot. 14. Stacja kolejowa w Krynicy (pocztówka z 1912 roku)

Konstrukcje mostów na potrzeby budowanej linii wykonała krakowska firma L. Zieleniewski. W sumie na tej linii znajduje się 6 mostów stalowych, ponad 30 przepustów i 2 kamienne wiadukty. Linię otwarto 29 maja 1911 roku.

Bibliografia:

- [1] <http://www.kolejowa.pl/index.php?id=dzieje/pocznatek>
- [2] <http://www.tuchow.pl/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=110>
- [3] „Almanach Muszyny” 2000
- [4] http://www.nsi.pl/almanach/art-wydarzenia/kolej_zelazna_dociera_do_starego_sacza.htm
- [5] Geschichte Der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, II band, Wiedeń 1898
- [6] www.gory.info
- [7] Z i R. B. Romańscy - Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia), Rocznik Sądecki t. XV/XVI r.1974-1977, Nowy Sącz 1977
- [8] http://www.nsi.pl/almanach/art-wydarzenia/zegiestowski_tunel_kolei.htm
- [9] <http://tomekdrewa.w.interia.pl>
- [10] <http://www.mojakolej.prv.pl/>
- [11] Kryniczanka cz. 1 i 2. Leszek Zakrzewski
- [12] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898*

