

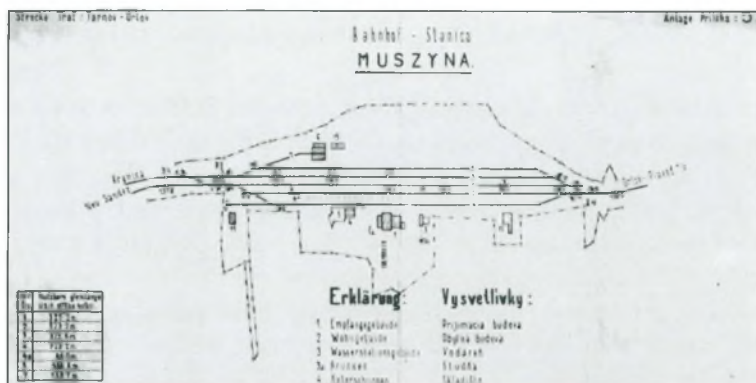
Tadeusz Kuraś

STACJA MUSZYNA 1936 - 1967 FRAGMENT STAREJ KRONIKI

Po I wojnie światowej zawiadowcami stacji Muszyna byli: Stanisław Sośnicki, Jan Kałuski, a w latach 1931 - 1936 funkcję tę pełnił Teofil Pasiut. W latach międzywojennych przez Muszynę kursowały pociągi pasażerskie do Czechosłowacji oraz pociąg pospieszny do Budapesztu. Pociągi te prowadziły parowozy serii O1 12, w latach 60. już prawie niespotykane w sieci PKP.

Zawiadowcą stacji w Muszynie od roku 1936 do wybuchu II wojny światowej był Stanisław Olszowski. Muszyna była wówczas stacją III klasy i liczyła 35 pracowników, łącznie z pracownikami stacji trakcyjnej, to znaczy z pracownikami służby mechanicznej, podległej zawiadowcy stacji. Trzech dyżurnych ruchu, pełniących służbę według współczynnika 5/6, było równocześnie telegrafistami i kasjerami biletowo-bagażowymi. Zawiadowca stacji prowadził kasę stacyjną i połączoną oraz był rachunkozdawcą kasy biletowo-bagażowej. Ze służby handlowej stacja Muszyna posiadała w tym czasie tylko jednego magazyniera handlowego, pełniącego służbę jedynie w dni powszednie, w godzinach od 8.00 do 12.00 i od 14.00 do 18.00. W stacji była Ajencja Celna PKP, podległa pod względem fachowym DOKP Kraków Wydziałowi Handlowo-Taryfowemu, a pod względem administracyjnym zawiadowcy stacji. Kierownikiem, *deklarantem* i kasjerem w jednej osobie był Stanisław Cicimirski.

W czasie okupacji hitlerowskiej w Muszynie był tak zwany „Leitbahnhof” i z tej racji wszystkie kierownicze stanowiska zajmowali Niemcy. Polacy pełnili tylko podrzędne funkcje, a zawiadowca stacji był kasjerem towarowym i przyjmował zamówienia wagonów.



Plan stacji w Muszynie z okresu okupacji niemieckiej
(ze zbiorów Ryszarda Krzeszowskiego)

Pod koniec wojny ustępujący okupant zniszczył na przyległych szlakach cztery duże mosty kolejowe oraz kilka małych przepustów. Największą jednak przeszkodą w pod-

jęciu ruchu kolejowego było zawalenie tunelu w Żegiestowie Zdroju. Zburzone mosty oraz przepusty odbudowano dopiero w lecie 1946 roku. Tunel jednak leżał nadal zawalony. Odcinek Nowy Sącz - Żegiestów Zdrój został oddany do użytku na wiosnę 1946 roku i wówczas pomyślano, aby podjąć ruch za tunelem do Krynicy. Potrzebny tabor osobowy i dwa parowozy serii Tr 12 przywieziono do Muszyny przez Czechosłowację i w drugiej połowie lipca 1946 roku ruszył pierwszy pociąg do Krynicy z przystanku, znajdującego się przy tunelu z południowej strony. Podjęto komunikację na odcinku Nowy Sącz - Krynica z przesiadaniem podróżnych na przystanku w Żegiestowie Zdroju do samochodów towarowych PKS-u, przystosowanych do przewozu podróżnych. Transportowały one pasażerów ponad zawalonym tunelem do wsi Andrzejówka, gdzie u południowego wylotu tunelu powstał prowizoryczny przystanek.



Rok 1947. Parowóz Tr 12 obsługujący południową stronę tunelu ze składem wagonów na stacji w Krynicy (fot. ze zbiorów Ryszarda Krzeszowskiego)

W tym czasie załoga stacji Muszyna, łącznie ze służbą SOK i służbą trakcyjną, liczyła dwunastu pracowników. Byli to: zawiadowca stacji Stanisław Olszowski, dyżurni ruchu – Ignacy Bujarski, Tadeusz Kuraś, zwrotniczowie – Antoni Jurczak, Jan Ziemianin, robotnicy stacyjni – Franciszek Homa, Józef Ruchała, kierownik Agencji Celnej PKP Stanisław Cicimirski, trzej strażnicy SOK – Stanisław Gościński, Franciszek Tłałka i Józef Putyra oraz robotnik trakcyjny *nawęglający* parowozy – Antoni Bujarski.

Praca na odciętym od reszty sieci PKP odcinku: tunel pod Żegiestowem - Muszyna - Krynica, nie należała do łatwych, szczególnie w zimie 1946/47. Ostra zima i kiepskie parowozy dały się we znaki kolejarzom odciętego odcinka. Nie zawsze na czas dochodził przez Czechosłowację węgiel dla parowozów w Muszynie, a ruch trzeba było utrzymać. Kiedy brakło węgla, dowożono go samochodami z Nowego Sącza. Trzeba nadmienić, że droga nie była taka jak dziś – samochody grzęzły w śniegu na Krzyżówce koło Krynicy i niestety kilkakrotnie ruch ustawał na kilkanaście godzin.

Najbardziej krytyczne chwile przeżywali kolejarze w Muszynie w dniu wyborów do Sejmu Ustawodawczego. Parowóz, znajdujący się w tym dniu pod parą, *zdefektował*, a tu ludzi trzeba było dowieźć z sąsiednich wsi do lokali wyborczych w Muszynie. Nie pomogły nadludzkie wysiłki maszynisty Józefa Gomółki i pomocnika Tadeusza Skwarczewskiego – parowóz wprawdzie naprawiono, ale dopiero wieczorem. Honor kolejarzy uratował pracownik Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych, dokonującego odbudowy tunelu. Przedsiębiorstwo to posiadało mały wagonik motorowy dla dowozu ludzi do pracy; przywieziono nim wszystkich mieszkańców Milika, Andrzejówki, Powroźnika i Leluchowa do urn wyborczych. Kierowca tego wagonu motorowego, Marian Łoboda, padał z nóg ze zmęczenia, choć prawdopodobnie nikt o tym nie wiedział, oprócz garstki kolejarzy muszyńskich. W charakterze kierownika pociągu służbę w tym wagonie pełnili: do południa zawiadowca stacji Stanisław Olszowski, a po południu dyżurny ruchu Tadeusz Kuraś.

Jako ciekawostkę warto by jeszcze wspomnieć prawdziwie kolejarzką rodzinę z Muszyny: Stanisław Tłałka, emerytowany ustawiacz, jest synem zwrotniczego stacji Muszyna, a jego trzech bracia byli również kolejarzami na stacji Muszyna lub na innych stacjach. Józef Tłałka – emerytowany kierownik pociągu, Franciszek Tłałka – emerytowany bileter, Antoni Tłałka – emerytowany magazynier handlowy, wszyscy przez wiele lat pracowali w Muszynie.

Dzień Kolejarza 1957 r.

Uroczystości Oddziałowe z okazji „Dnia Kolejarza” w roku 1957 odbyły się w Muszynie i Krynicy z udziałem delegacji kolejarzy czechosłowackich.



Przyjazd delegacji czechosłowackiej na stację w Muszynie.

Do wagonu podchodzą na razie funkcjonariusze celni.

W głębi orkiestra gra marsza powitalnego

(fot. z „Kroniki Oddziału Ruchowo-Handlowego PKP w Nowym Sączu”)

Orkiestra ZNTK Nowy Sącz w granatowych mundurach podhalańskich, pod batutą znakomitego dyrygenta i kompozytora kpt. Waltera, uświetniła uroczystości „Dnia Kolejarza”.



Orkiestra ZNTK Nowy Sącz w galowych mundurach pod batutą kpt. Waltera wita przybyłych gości na peronie dworca w Muszynie (fot. z „Kroniki Oddziału Ruchowo-Handlowego PKP w Nowym Sączu”)

Kolejarze czechosłowaccy podziwiali nie tylko oryginalne mundury, ale i program. Na uroczystej akademii, która odbyła się w sali Domu Zdrojowego w Krynicy, aktu dekoracji Srebrnym Krzyżem Zasługi długoletniego i przodującego *taksatora* Władysława Bajorka dokonał Przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej w Muszynie Antoni Przybylski.

Dzieje Ajencji Celnej PKP i Ekspedycji Kolejowej

Przed wojną w stacji Muszyna była czynna Kolejowa Ajencja Celna – komórka podległa pod względem fachowym bezpośrednio Wydziałowi Handlowo-Taryfowemu DOKP w Krakowie. Kierownikami ajencji celnej w Muszynie byli Ludwik Szatara i Władysław Skotnicki. W dniu 13 V 1939 r. funkcję kierownika ajencji celnej przejął od Władysława Skotnickiego Stanisław Cicimirski, pozostając na tym stanowisku do dnia 1 IV 1952 r., kiedy to czynności kolejowych Ajencji Celnych przejęło przedsiębiorstwo C. Hartwig SA.

Po rozwiązaniu Ajencji Celnej PKP powstała w Muszynie Ekspedycja Kolejowa II kl., której pierwszym kierownikiem został Stanisław Cicimirski.

Od 22 VI 1955 r. do 31 I 1967 r. kierownikiem Ekspedycji Kolejowej w Muszynie był Tadeusz Kuraś. Wymieniony przybył do stacji Muszyna w dniu 12 VIII 1946 r. jako dyżurny ruchu i zajmował to stanowisko do końca października 1949 r. Następnie pracował w służbie handlowej – przez kilka miesięcy w Ajencji Celnej i od 10 II 1951 r. na stanowisku kasjera towarowego. W czerwcu i lipcu 1955 roku Ekspedycja Kolejowa,

Urząd Celny i placówka C. Hartwig przeżywały nieprzyjemne chwile. Wskutek popełnienia kilku uchybień przez Urząd Celny i C. Hartwig padło na stację podejrzenie, że w Muszynie skradzione zostały brokaty chińskie, idące w przesyłce kolejowej na Targi Poznańskie. Dochodzenie prowadzone na polecenie Generalnej Prokuratury przysporzyło licznym kolejarzom, celnikom i pracownikom C. Hartwig wielu nieprzyjemności i zmartwień. Po paru tygodniach okazało się, że kradzież brokatów nie nastąpiła w Polsce, lecz w Rumunii, ponieważ druga taka przesyłka nadeszła z identycznymi brakami z plombami CFR stacji Constanca Port. Dochodzenia przeprowadzone przez „Interpol” w Rumunii wykazały, że poprzedni wagon z brokatami chińskimi został okradziony w Rumunii. Wszystkim podejrzanym udzielono po tym fakcie odpowiedniej satysfakcji.

Po licznych niepowodzeniach i trudnych dniach odbudowano wreszcie tunel i w dniu 15 I 1948 r. ówczesny minister komunikacji inż. Jan Rabanowski dokonał jego otwarcia. Pierwszy pociąg bezpośredni z Nowego Sącza do Krynicy wjechał na stację w Muszynie. Od tego czasu zaczął się gwałtowny wzrost ruchu na przejściu granicznym w Muszynie. Stacja nieprzystosowana do nowej roli – jednego z ważniejszych punktów granicznych – dwoiła się i troiła. Szybki wzrost handlu zagranicznego z Rumunią, Bułgarią i Węgrami powodował ustawiczne korki na muszyńskiej stacji. Nastąpiła uciążliwa i długotrwała rozbudowa stacji, którą wydłużono w stronę Leluchowa i dobudowano drugie tyle torów. Wzrósł ruch, rozrosła się i załoga, która na początku 1951 roku liczyła ponad 60 pracowników, nie licząc służby rewidenckiej i trakcji oraz SOK.

Z braku pomieszczeń służbowych kolej przejęła na pomieszczenia biurowe budynek „Zofiówka”, gdzie powstała początkowo Kolejowa Ajencja Celna, a później Ekspedycja Kolejowa. Kierownikiem Ajencji Celnej, liczącej w 1951 roku 14 osób, był nadal Stanisław Cicimirski, człowiek ułomny, lecz o niespożytej energii i pracowitości. Pracował on przez wiele lat po kilkanaście godzin dziennie i nie znał pojęcia „godzin nadliczbowych”. Ówczesna załoga Ajencji Celnej składała się w 80 procentach z ludzi delegowanych z Żurawicy i innych jednostek, o bardzo niskich kwalifikacjach służbowych i często niskim morale. Mimo to, dzięki ogromnej pracowitości kierownika Stanisława Cicimirskiego, przesyłki coraz sprawniej przechodziły przez Muszynę.

Z dniem 1 IV 1952 r. czynności Kolejowej Ajencji Celnej przejęło przedsiębiorstwo C. Hartwig SA Katowice, niektóre prace pozostały jednak nadal w gestii kolei, a to spowodowało konieczność utworzenia ekspedycji kolejowej. Kierownikiem nowo powstałej ekspedycji został Stanisław Cicimirski, który z niesłabnącą energią i pracowitością organizował pracę tego działu. Ekspedycja krzepła nie tylko pod względem fachowym, ale i politycznym. Organizacja partyjna, której trzon stanowili pracownicy ekspedycji, zaczęła notować coraz to lepsze wyniki. Po raz pierwszy w roku 1954 ekspedycja kolejowa w Muszynie osiągnęła pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy w *skali dyrekcyjnej*.

W maju 1955 roku ekspedycja kolejowa przeprowadziła się z budynku prywatnego do nowo wybudowanego budynku już na terenie stacji. Niestety śmierć wyrwała z szeregu kierownika Stanisława Cicimirskiego, który zmarł 22 VI 1955 r. na zawał serca. Kierownictwo ekspedycji objął dotychczasowy kasjer towarowy – Tadeusz Kuraś. Ekspedycja liczyła w tym czasie 38 pracowników, a służba ruchu około 50 pracowników.

W dniu 25 X 1953 r. odszedł na emeryturę długoletni zawiadowca stacji Stanisław Olszowski, a stację przyjął od niego dyspozytor oddziałowy z Nowego Sącza, Józef

Hryńczuk, który Muszynę znał dobrze, gdyż pierwsze kroki na PKP stawiał właśnie tutaj. Nie otrzymawszy mieszkania w Muszynie, Józef Hryńczuk zrezygnował ze stanowiska zawiadowcy stacji, przekazując je 11 XI 1955 r. Władysławowi Leżance. Był on jednak w Muszynie bardzo krótko i 1 VIII 1956 r. przekazał stację ponownie Józefowi Hryńczukowi. Ten otrzymał wkrótce mieszkanie w Muszynie i był zawiadowcą muszyńskiej stacji przez przeszło siedem lat. W dniu 10 X 1963 r. Józef Hryńczuk przekazał stację Stanisławowi Cieczce. W tym czasie ilość pracowników służby ruchu wynosiła 66 osób, a pracowników służby handlowej – 43 osoby.

Największe nasilenie ruchu w historii stacji Muszyna zanotowano w miesiącach od lipca do listopada 1962 roku i w tych samych miesiącach roku 1965. Nieurodzaj owoców w Polsce i klęska urodzaju owoców w Bułgarii, Rumunii i na Węgrzech była powodem, że masa towarowa w tym czasie nie mogła przejść sprawnie przez punkt graniczny w Muszynie, powodując ogromne korki na stacjach od Muszyny poprzez Nowy Sącz, Stróże, Tarnów aż po Prokocim. Sprawą tą interesowała się specjalna komisja działająca na polecenie wicepremiera Szyra. Wydano cały szereg zarządzeń, między innymi przeniesiono standaryzację ziemniaków do stacji Tarnów, co w znacznej mierze poprawiło ciężką sytuację w Muszynie.

Z dniem 7 II 1967 r. dotychczasowy długoletni kierownik ekspedycji Tadeusz Kuraś odszedł na stanowisko kontrolera handlowo-przewozowego odcinka nr 33, a czynności kierownika ekspedycji przyjął tymczasowo mgr Stanisław Hajduga.

Podpisani:

Zawiadowca stacji – Stanisław Cieczka

Kierownik Ekspedycji – mgr Stanisław Hajduga

Rada Zakładowa – Adam Poręba

Od redakcji: Artykuł powyższy pochodzi z przygotowanej w 1968 roku na XXV-lecie PRL „Kroniki Oddziału Ruchowo-Handlowego PKP w Nowym Sączu”, który to Oddział obejmował zasięgiem swego działania również stację w Muszynie. Tekst został poddany drobnym redakcyjnym przeróbkom. Kronika nieistniejącego Oddziału Ruchowo-Handlowego znajduje się obecnie w zbiorze Ośrodka Informacji Naukowej i Technicznej PKP w Nowym Sączu.

Autor tekstu, pan Tadeusz Kuraś, szereg lat przebywał z rodziną w Sanoku, obecnie mieszka w okolicach Krakowa.

