

Leszek Zakrzewski

JAK KOLEJ ŻELAZNĄ Z MUSZYNY DO KRYNICY DOPROWADZONO

Zanim można było korzystać z dobrodziejstwa podróży koleją...

Głównym bogactwem Ziemi Muszyńskiej i okolic Krynicy było drewno i tryskające tu źródła wód mineralnych, którymi na serio zaczęto się interesować dopiero po rozbiorach Polski. Lecznicze właściwości wód mineralnych zlokalizowanych na terenie wsi Krynicy, spowodowały stopniowy rozwój zdrojowiska. W roku 1804 liczba gości przybyłych „do wód” wyniosła już 176 osób. Do roku 1832 Krynica rozwijała się intensywnie, powstawały kolejne budynki dla gości, pensjonaty, domy kąpielowe, wykonano nowe ujęcia zdrojów, porządkowano otaczający teren. Liczba kuracjuszy rosła z roku na rok, aż do momentu upadku Powstania Listopadowego i zamknięcia granic dla gości z „Królestwa”. Od tego momentu Krynica zaczęła podupadać, niszczały budynki i urządzenia zdrojowe. Dopiero w roku 1856 przybyła tu pod przewodnictwem Józefa Dietla — lekarza, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego — komisja, po dokonaniu oceny kondycji uzdrowiska doprowadziła do mianowania lekarza zakładu kąpielowego w osobie dra Michała Zieleniewskiego. Tenże, poprzez trzydziestoletnią działalność na tym stanowisku, uczynił Krynice europejskim kurortem, w którym bywały najznamienitsze osobistości tamtych czasów, politycy, artyści, literaci, a na scenie miejscowego teatru występowała Modrzejewska.

Nader kłopotliwy był dojazd do uzdrowiska, gdyż odbywał się do 1876 roku dylżansami pocztowymi, wyruszającymi z krakowskiego Stradomia oraz z Bochni. Chociaż — jak pisano w ówczesnej prasie — *taka bowiem podróż i mało kosztuje, i częstokroć w dobrym towarzystwie bywa wesołą, zwłaszcza gdy dostateczna wygoda bywa zapewniona*, to jednak musiała być męcząca dla podróżnych, docierających do Krynicy na drugi dzień po wyjeździe.

Po uruchomieniu kolei tarnowsko-leluchowskiej w 1876 roku dojazd do Krynicy stał się o wiele prostszy, najbliższa uzdrowisku stacja znajdowała się w Muszynie, a ostatnie 11 km pokonywano wynajmowanymi powozami. Co ubożsi kuracjusze zatrzymywali się na kwaterach w tańszej Muszynie, dysponującej własnymi źródłami mineralnymi i miejscem na przyjęcie kilkuset osób. Liczba gości przybywających do krynickiego uzdrowiska wzrosła z 1643 w 1870 roku (przed otwarciem kolei tarnowsko-leluchowskiej) do 5026 w 1900 roku i 9072 w dziesięć lat później.

1. Koncepcje i plany połączenia koleją żelazną Muszyny z Krynica, z których jeden mimo upływu lat może nadal zadziwić śmiałością proponowanych rozwiązań.

Korzystając z galicyjskiej ustawy o kolejach lokalnych, uchwalonej w 1880 roku, ułatwiającej prywatnym inwestorom — poprzez gwarantowane ulgi inwestycyjne i zwolnienia od podatków — budowę tzw. kolei lokalnych, postanowiono połączyć koleją żelazną obie miejscowości. Dla gospodarzy dynamicznie rozwijającego się uzdrowiska krynickiego stało się to pilną potrzebą, tym bardziej, że sam pomysł narodził się jeszcze u schyłku XIX stulecia. Jak to w takich wypadkach bywa, powstało kilka koncepcji połączenia Krynicy z krajem drogą żelazną.

I tak w październiku 1905 roku emerytowany urzędnik państwowy, a ówczesny współdzierżawca Zakładu Hydropatycznego dra Ebersa 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.*

Projekt przedwstępny na projektowaną kolej elektryczną wąskotorową został złożony w 1907 roku w Sejmie Krajowym we Lwowie do oceny. W celu obniżenia kosztów budowy zastosowano tutaj tor wąski 1000 mm, przez co wymagania techniczne (powodowane względami bezpieczeństwa ruchu dla kolei normalnotorowych) nie miały pełnego zastosowania. Autor projektu zdecydował się na zastosowanie trakcji elektrycznej, zwłaszcza, że *wielka serpentyna Popradu pod Muszyną dostarczy kosztem jednorazowego wkładu 0,5 miliona koron siły 700 koni którą to energią pokrytem zostanie w zupełności zapotrzebowanie siły motorowej tej 38 km linii i pozostanie jeszcze około 250 koni wolnej energii na oświetlenie miasta Krynicy.*

Tabor trakcyjny zobowiązała się dostarczyć firma Orenstein & Koppel Union — Baugesellschaft z Berlina. Zaplanowano staq^o w Muszynie, Powroźniku, Krynicy, Hucie, Bereście, Polanach, dwie we Florynce, Kąclowej, Białej Wyżnej i Grybowie.

Równocześnie, 22 września 1905 roku, inżynier Józef Zvonicek z Muszyny rozpoczął pomiary w terenie dla potrzeb projektu kolei lokalnej normalnotorowej Muszyna - Krynica. Na podstawie uzyskanych danych opracował on koncepcję przebiegu linii, a „rewizji trasy” dokonała powołana pod kierownictwem ck Rady Namiestnictwa, dra Stanisława Ustynowskiego, prześwietna *komisya stacyjna*, rozpoczynająca swą działalność 22 listopada 1906 roku od omówienia projektu i wysłuchania „ewentualnych zarzutów interesantów” w biurze Zakładu Zdrojowego w Krynicy. Następnie dokonano objazdu projektowanej linii, na dzień następny wyznaczając dalszy ciąg obrad.

2. Na ring wkraczają ck Ustawodawcy zasiadający w Sejmie Galicyjskim, a równocześnie ujawniają się lokalni krzewiciele postępu w postaci szanownego akcjonariatu kolei żelaznej.

Owocem działań prześwietnej *komisji* było przedstawienie opracowania pod obrady Sejmu Galicyjskiego we Lwowie, który uchwałą z dnia 8 III 1907 roku

upoważnił Wydział Krajowy Królestwa Galiq̄i i Lodomerii do dostarczenia części kapitału zakładowego kolei lokalnej Muszyna - Krynica, w wysokości 20 000 koron (w zastępstwie zainteresowanych gmin) i wpłacenia go na rzecz funduszu budowy tej kolei. W zamian za to otrzymać miał odpowiednią ilość akcji mającego się zawiązać towarzystwa budowy kolei.

Wydział Krajowy z dniem 5 VI 1907 roku powołał kierownictwo budowy trasy, na czele którego stanął Maurycy Machalski — starszy inżynier Krajowego Biura Kolejowego przy Wydziale Krajowym.

Inwestycja ta napotykała na opór, zwłaszcza tych, którzy utrzymywali się z fiakerstwa. Perspektywa utraty dochodów nie sprzyjała popieraniu postępu. Właściciele gruntów, przez które planowano poprowadzić trasę, również nie ułatwiali pracy przedsiębiorcom, pragnąc wykorzystać nadarżającą się dobrą koniunkturę.

Tymczasem składali deklaracje wszyscy zainteresowani budową linii, zgłaszając chęć wykupu akcji zakładowych kolei w cenie 200 koron za jedną. Zgłosiło się 77 osób i instytucji; wśród nich największe kwoty zadeklarowały: Komisja Zdrojowa w Krynicy sumę 39400 K (tj. 197 akcji), Gmina Krynica 20000 K (po podziale gminy na Krynica - Zdrój i Krynica - Wieś, umowy notarialne zostały ponownie podpisane 6 IX 1911; wysokość gwarantowanej sumy została proporcjonalnie podzielona: Krynica - Wieś - 3 400 K i Krynica - Zdrój 16 600 K), dr Henryk Ebers 4 000 K, Towarzystwo Zaliczkowe 3 000 K, dr Maksymilian Cercha 2 000 K, jak również np. Henryk Nitribitt i Stefan Krynicki po 400 K, czy też burmistrz Muszyny Jan Piróg 200 K.

W dniach od 29 IV do 5 V 1909 roku pracowała polityczna komisja obchodowa, mająca za zadanie uzgodnić warunki wykupu ziemi pod zaplanowaną kolej i dokonać niezbędnych oględzin gruntów. Pierwszego dnia prowadzono przegląd trasy w obrębie gminy Muszyna wzdłuż pierwszych dwóch kilometrów projektowanej linii, następnego dnia komisja przeglądała grunty położone na terenie gminy Powroźnik, 3 i 4 V zakończono pracę na terenie gminy Krynica. Dnia 25 VIII 1909 roku został ogłoszony przetarg na budowę linii kolejowej, z terminem ukończenia budowy ustalonym na dzień 15 V 1911 roku.

20 IX 1909 roku Rada Państwa udzieliła koncesji Wydziałowi Krajowemu Królestwa Galiq̄i i Lodomerii z Wielkim Księstwem Krakowskim na: *budowę i eksploatację normalnotorowej kolei żelaznej siłą lokomotyw obsługiwanej, mającej prowadzić ze stacy Muszyna linii Tarnów-Leluchów c.k. kolei państwowych do Krynicy.* (Nr 147 dz.u.p.).

Zawiązało się Towarzystwo akcyjne z siedzibą we Lwowie, które objęło obowiązki i prawa Wydziału Krajowego jako *koncesyanoriusza wymienionej kolei lokalnej*. Całkowity koszt budowy linii określono na 1 400 000 koron, stąd koszt budowy 1 km tej 10,5-kilometrowej linii wyniósł 133 000 koron. Zgodnie ze statutem Towarzystwa kapitał zakładowy wynosił 650 000 koron i składał się z 3 250 akcji na okaziciela po 200 koron każda. Jednocześnie zaciągnięto pożyczkę w Banku Krajowym na sumę 750 000 koron, oprocentowaną po 4% rocznie i *najdalej do końca 1983 roku umorzyć się mającą*.

2750 akcji miała objąć *c.k. Administracya państwowa* (równowartość 550 000 koron), 500 akcji rozprowadzono pomiędzy osoby zainteresowane (tzw. „interesanci miejscowi” wykupili akcje o wartości 100 000 koron).

Członkami pierwszej „Rady zawiadowczej” Towarzystwa akcyjnego zostali:
Adam Mirski, ck Starosta — Komisarz rządowy,
Dr Stanisław Starzyński, ck profesor Uniwersytetu, Poseł na Sejm (delegowany przez galicyjski Wydział Krajowy) — Prezes,
Karol Franz, ck Radca dworu (zamianowany przez ck Administrację państwa) — wiceprezes,
Seweryn Bańkowski, ck Radca dworu (zamianowany przez ck Administrację państwa),
Bronisław Dembiński, właściciel realności,
Dr Henryk Ebers, Radca cesarski, lekarz,
Roman Marcinkiewicz, zastępca dyrektora krajowego biura kolejowego (delegowany przez galicyjski Wydział Krajowy).

3. W Muszynie pojawia się właściwy człowiek i od razu budowa rusza pełną parą, ku niezadowoleniu muszyńskich fiaków, gdy tymczasem kryniccy rajcowie myślą, jak uczcić ważne wydarzenie.

Po rozpatrzeniu ofert, które napłynęły na ogłoszony przetarg, wytypowano „Przedsiębiorstwo Budowy Kolei W. Jenkner i J. Zvoniček w Muszynie”. Obaj panowie sporządzili dokładny plan wywłaszczenia gruntów, na podstawie zapisów w księgach wieczystych ustalili wszystkich właścicieli (których było 203), oraz dokonali oszacowania wartości gruntów planowanych do wywłaszczenia i wysokości odszkodowań dla ich obecnych właścicieli. 1 K tegoż roku powstało kierownictwo budowy kolei lokalnej Muszyna — Krynica z siedzibą w Muszynie, na czele którego stanął inż. Ferdynand Gisman. Od 1897 roku z przerwami związany był on z Krajowym Biurem Kolejowym Wydziału Krajowego we Lwowie. Opracował sporo projektów stacji i mostów dla potrzeb linii Trzebinia — Skawce (1899 r.), Chabówka — Zakopane (1899 r.), Łupków — Cisną (wąskotorowa — 1895 r.), projektował i kierował budową wąskotorowej kolei Przeworsk — Bachórz — Dynów (1904 r.), był również zastępcą kierownika budowy kolei Tarnów — Szczucin (1906 r.) i Lwów — Stojanów.

Inżynier zamieszkał w Muszynie w willi naprzeciwko dworca kolejowego. Jako zapalony fotoamator uwiecznił na szklanych kliszach sporo widoków okolic Muszyny i Krynicy, zrobił także zdjęcia z budowy samej linii. Przekazane przez jego rodzinę do Muzeum Regionalnego w Muszynie stanowią cenne świadectwo tamtych czasów. Jego zastępcą został inż. Maksymilian Komorowski. W zbiorach Muzeum Regionalnego w Muszynie zachował się kompletny projekt wraz z obliczeniami drewnianego mostu przez Poprad, poprowadzonego przez rzekę na odcinku pomiędzy obecnym ośrodkiem wypoczynkowym „Kraśniczanka” a stacją kolejową. Projekty wszelkich obiektów inżynierskich dla linii krynickiej wyszły również spod ręki Ferdynanda Gismana, który jednocześnie kierował i nadzorował pracami budowlanymi.

W świetle *obowiązujących przepisów, mających na celu zapewnienie porządku publicznego na okoliczność prowadzenia prac przy budowie kolei żelaznej*, naczelnik gminy Krynica, Bronisław Dembiński, wydał polecenie policjantowi gminnemu

Hryciowi Rusiniakowi, aby ten ogłosił przez wyębnięcie, że *właściciele gruntów, które kolej przecinać będzie, obowiązani są pilnować, aby paliki i gonty zabijane obecnie celem ostatecznego oznaczenia linii kolejowej nie zostały przez nikogo usuwane ani uszkodzane, gdyż szkody te na właściwości kolejowej musiałyby być karane.*



*Komisyja techniczno-policyjna Muszyna-Krynica, 26 V 1911 r.
Pierwszy od lewej stoi Leopold Hetper, burmistrz Muszyny,
czwarty stoi Ferdynand Gisman (ze zbiorów Muzeum Regionalnego w Muszynie)*

Konstrukcje mostów stalowych na potrzeby budującej się linii wykonała znana firma L. Zieleniewski z Krakowa. Elementy kratownic dowożono na plac budowy, po czym nitowano na miejscu montażu, składając je w większe segmenty, ustawiane i podpierane następnie drewnianymi stemplami, przed ostatecznym znitowaniem w całość. Prace przy budowie mostów i przepustów były prowadzone niemal równoległe na całej długości linii.

Do prowadzenia robót ziemnych wykorzystano miejscową siłę roboczą, wynajęto podwozy konne do transportu ziemi i kamienia do budowy filarów mostów i sklepień przepustów. Nasypy dla potrzeb linii były sypane ręcznie, używano jednak wózków kolebowych, poruszających się po dwóch nitkach prowizorycznego toru wąskiego, układanego na bieżąco w miejscu prowadzenia robót. Dworzec krynicki wybudowano jeszcze zanim dotarły tam tory kolejowe. Obok powstał magazyn i rampa ładunkowa. Prace prowadzone były intensywnie, ale nie obeszło się bez konfliktów, bo *z powodu prowadzenia robót przy budowie w święta grecko-katolickie, ludność tego obrządku jest w wysokim stopniu oburzona i uważa to za pogwałcenie świąt i uczuć religijnych w obronie których odgraża się użyć swej siły.* Konflikt zażegnał naczelnik gminy, wymuszając na kierownictwie budowy kolei przerywanie robót podczas świąt greckokatolickich.

Aby odpowiednio uroczycie uczcić tak ważne w życiu uzdrowiska wydarzenie, jakim było uruchomienie wybudowanej kolei, wybrano komitet *mający się zająć sprawą otwarcia ruchu kolejowego i przyjęcia gości, w skład którego weszli m.in. dr Ebers, staraniem którego budowa kolei przyszła do skutku*, ck Zarządca Zdrojowy, przedstawiciel właściciela Obszaru Dworskiego Stefan Studniarski i Zakładu Zdrojowego w Krynicy, Naczelnik Gminy Krynica Bronisław Dembiński, proboszcz parafii greckokatolickiej w Krynicy ks. Gabriel Hnatyszak, proboszcz parafii rzymskokatolickiej w Krynicy ks. Jan Jasiak, dr Franciszek Kmietowicz, Antoni Kmietowicz, Mikołaj Gromosiak — asesor, Jan Pudło i Naftali Vogel. Na ten cel przeznaczono kwotę 400 koron, w ramach której miał odbyć się bankiet dla zaproszonych gości.

Zanim ostatecznie ustalono rozkład jazdy, troskliwi o dobro kuracjuszy rajcy gminni słali do *ck. Dyrekcji kolei* w Krakowie prośby i sugestie, dotyczące jak najlepszego ułożenia planu kursowania pociągów, ze względu na wygodę dojazdu dla letników. Proszono szczególnie o zaplanowanie dobrych połączeń dalekobieżnych, gdyż *wobec wybudowanej kolei fiakrzy złożyli koncesyje, kilku pozostałych biorą 18 koron za powóz!*

Jeszcze przed oddaniem kolei do użytku okazało się, że przekroczono limit planowanych funduszy na budowę (posądzano tu także budowniczych o malwersacje finansowe) i zabrakło pieniędzy na murowane pomieszczenia dla przystanków osobowych znajdujących się na linii.

Przystanek osobowy Muszyna - Miasto został wyposażony w drewnianą wiatę o wymiarach 6 m x 4 m, z wydzielonym pomieszczeniem na kasę biletową o wymiarze 1,75 m x 3,45 m i poczekalnią osłoniętą z trzech stron ściankami z desek przybitych do słupów. Poczekalnia ta miała wymiar 3,6 m x 3,6 m. Czwartą ścianę z drzwiami wejściowymi dobudowano dopiero po II wojnie światowej. Obowiązkowo postawiono obok drewniane szalety z osobnymi wejściami: „dla pań” i „dla panów”, bardzo użyteczne dla plażowiczów znad pobliskiej Muszynki. Podobna wiata, jednak bez pomieszczenia dla kasy, powstała w Powroźniku. Całość o wymiarach 3 m x 4 m, przetrwała w pierwotnym stanie aż do chwili przebudowy ładowni na stację postojową, w trakcie elektryfikacji linii w 1987 roku, kiedy to drewniana wiata została rozebrana. Przystanek w Krynicy - Wsi dla odmiany nie posiadał wiaty, wyposażony został jedynie w ziemny peron.

**4. Spowita w kłęby pary, wtacza się na krynicki dworzec lokomotywa,
co jednocześnie oznacza, że p.t. publiczności nie wolno wałęsać się na chodniku
przed dworcem, jak również w sionce wyjścia i na peronie,
począwszy od drzwi westybulu aż do wychodków.**

Nadszedł oczekiwany dzień. O mającym się odbyć uroczystym otwarciu nowo wybudowanej linii, z którą Krynica wiązała tak wielkie nadzieje, informowały duże dwujęzyczne plakaty, rozklejone w mieście, o następującej treści:

**CK. Austriackie Koleje Państwowe.
CJL Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie.**

$ZI * \frac{1051}{13} * V * 1911$

OTWARCIE

kolei lokalnej

MUSZYNA - KRYNICA

Kolej lokalna Muszyna - Krynica ze stacjami, względnie przystankami osobowymi i ładowniami: **Muszyna** (istniejąca stacja c.k. kolei państw.), **Muszyna Miasto** (przystanek osobowy), **Powroźnik** (przystanek osobowy i ładownia), **Krynica Wieś** (przystanek osobowy) i **Krynica** (stacja końcowa kolei lokalnej) zostanie

dnia 29. maja 1911

oddaną do publicznego użytku.

Stacje Muszyna i Krynica zostają otwarte dla ruchu ogólnego: przystanki osobowe Muszyna Miasto i Krynica Wieś dla ruchu osobowego i pakunkowego; przystanek osobowy i ładownia Powroźnik dla ruchu osobowego i pakunkowego, jakoteż ruchu towarowego w ładogach całowozowych jednakże tylko za poprzednim zezwoleniem.

Przewóz towarów wybuchowych jest na tym szlaku wykluczony.

Na przystankach osobowych Muszyna Miasto i Krynica Wieś, oraz na przystanku osobowym i ładowni Powroźnik bilety jazdy wydawać będą konduktorzy w pociągach, a ekspedycya pakunków odbywać się będzie za opłatą w stacji oddawczej.

Otwarcie ruchu nastąpi dnia 29. maja pociągiem Nr. 6711 względnie 6712.

Czasy odjazdu pociągów osobowych uwidocznione są w ściennym rozkładzie jazdy, arkusz DCa, szlak 220.

Kraków w maju 1911

C.k. Dyrekcja kolei państwowych w Krakowie.

I tegoż to dnia, 29 V 1911 roku, o godzinie 4.30 rano wyruszył pierwszy pociąg z Muszyny do Krynicy. Zgromadzonym na dworcu w Muszynie pasażerom pierwszego pociągu czas umilali chórzyści ze sprowadzonego na tę okazję do Muszyny nowosądeckiego Towarzystwa Przyjaciół Muzyki „Harmonia” (za jedyne 150 złr + zwrot kosztów podróży + jedzenie i napitek — na wyraźne życzenie pana starosty Strzelbickiego!). Oczywiście stanowili oni ozdobę przyjęcia wydanego z tego powodu na tarasie Domu Zdrojowego.

Według ustanowionej taryfy „zwyczajny bilet jazdy” z Muszyny do Krynicy albo odwrotnie kosztował w III klasie 1 koronę, w II klasie 1 koronę i 50 halerzy, bilet powrotny w III klasie 1 koronę 30 halerzy, w II klasie 1 koronę i 90 halerzy. Oprócz tego wprowadzono bilety sezonowe w cenie 20 koron dla III klasy i 30 koron dla II klasy, które upoważniały do dowolnej ilości jazd na całym szlaku przez przeciąg 6-ciu tygodni. Bilety sezonowe miały ułatwiać *gościom kąpielowym*, zamieszkałym w Krynicy, wycieczki do Muszyny (kąpiel w Popradzie), a także umożliwić mniej zamożnym kuracjuszom leczenie w Krynicy przy zamieszkaniu w tańszej o wiele Muszynie.

Pierwszy rozkład jazdy obowiązujący od 30 V 1911 do 15VI 1911 roku, oraz od 15 VI 1911 do 30 IX 1911 roku, wyglądał następująco:

Przyjazdy i odjazdy z Muszyny pociągów skomunikowanych z pociągami linii lokalnej										
Numer pociagu		618	616	614		613	615	611	617	622
Przyjazd do Muszyny		8.30	13.00	18.36 (15.VI-30. DC)						21.47
Odjazd z Muszyny						5.21	10.33	15.36	19.58 (15.VI-30. IX)	
Przyjazdy i odjazdy pociągów linii lokalnej Muszyna - Krynica										
Relacja Muszyna — Krynica					Relacja Krynica — Muszyna					
Numer pociagu	6711	6713	6715	6717		6712	6714	6716	6718	
Muszyna	3.35	8.42	13.15	18.41		5.08	10.18	15.22	19.56	
Krynica	4.10	9.17	13.50	19.16		4.33	9.43	14.47	19.21	

W dzień po uruchomieniu kolei *Zwierzchność Gminna* przesłała pismo do *Świetnego Zarządu stacyi kolejowej w Krynicy*, w którym czytamy, że na podstawie *poczynionych spostrzeżeń, wskazaniem jest wydać następujące zarządzenia mające na celu porządek i swobodę ruchu przyjezdnych, zwłaszcza kuracuszów na dworcach kolejowych w Krynicy. Podczas przejazdu pociągów, nie wolno stawać ani waleśać się na chodniku przed dworcem, jak również w sionce wyjścia i na peronie począwszy od drzwi westybulu aż do wychodków. Spostrzeżono bowiem, że stróże i właściciele domów izraelskich zajmują gromadnie te miejsca i utrudniają przechód dla przyjezdnych. Dzieciom bez towarzystwa osób starszych, wstęp do dworca nie jest dozwolony. Fiakrzy powinni bezwarunkowo siedzieć na koźle i nie wolno im opuszczać pojazdu, nawoływać gości i nosić pakunków.*

Parowóz dla potrzeb kolei lokalnej był wynajmowany od państwowej kolei tarnowsko-leluchowskiej, stacjonował w ogrzewalni wybudowanej specjalnie na terenie muszyńskiej stacji, stąd też pierwszy kurs poranny tego parowozu był jazdą z praktycznie pustym składem pociągu osobowego, tak, aby zdążyć dowieźć pasażerów z Krynicy na poranny pociąg do Tarnowa.

Formalnego, ostatecznego odbioru trasy dokonała *komisya do odbioru dróg, przejazdów i ścieków przy koleji lokalnej Muszyna - Krynica* w dniach od 4-6 VII 1911 roku. Kolej rozpoczęła swoją pracę dla potrzeb kraju.

Źródła:

1. Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Nowym Sączu; Akta m. Krynicy, sygn. AmK 38, AmK 39, AmK 267
2. Archiwum Państwowe w Krakowie, Oddział w Nowym Sączu; zbiór „Sandecjana”, sygn. Sand VI-3.
3. A. B. Krupiński, J. Żak: *Krynica i okolice*, Arkady: Warszawa 1992, str. 5-12.
4. T. Chrzanowski: *Krynica*, Sport i Turystyka: Warszawa 1980, str. 5-20.
5. H. Szewczyk: *Koleją przez Berest i Florynkę*, Gazeta Krakowska 34/ 10. 02. 1998.
6. Relacje Edwarda Drozda z Muszyny nt. stacji i przystanków linii kolei lokalnej Muszyna - Krynica, 1998 r.
7. E. Drozd, *Budy kolejowe*, Almanach Muszyny 1994 i 1995 r.