

Edward Drozd

LINIA KOLEJOWA TARNÓW - LELUCHÓW - ORLOV

Kiedy w roku 1829 ruszył pierwszy pociąg pasażerski na linii Stockton - Darlington, a finansjera Europy zwietrzyła koniunkturę, rozpoczął się okres lokacji kapitału w budowę dróg żelaznych i początek wielkiej kariery kolei. Rząd Najjaśniejszego Cesarza Austro-Węgier docenił korzyści płynące z możliwości szybkiego transportu masowego dla celów gospodarczych, społeczno-politycznych, a jak się potem okazało, także wojskowych. Rozpoczęto budowę dróg kolejowych, łączących rozległe tereny Austro-Węgier z Galicją i Lodomerią. Na mocy międzynarodowych porozumień na terenie Austrii od roku 1872 obowiązywała jednolita sygnalizacja kolejowa, a od 1875 jednolity regulamin ruchu, natomiast w roku 1886 wprowadzono jednolitą szerokość 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 1947 roku. Inauguracja eksploatacji tej linii miała miejsce 13 października 1947 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 Ferdynanda* pozwoliło na to, by Kraków 1 marca 1856 roku mógł uroczystie powitać pierwszy bezpośredni pociąg z Wiednia. Kolejne linie realizowano w latach następnych. W końcu przyszedł czas na budowę strategicznych połączeń w poprzek Karpat, między innymi za pomocą linii Tarnów - Orlov - Prešov.

Wstępną koncesję na budowę tej linii uzyskało Konsorcjum Johann i Erwin Waldstein, poprzez Grybów, doliną rzeki Białej, przez Muszynę, Orlov (Orłów), Prešov (Preszów) - Kysak. Jak widać — z pominięciem Nowego Sącza. Wstępna koncesja z dnia 7 lutego 1865 roku nie dawała jeszcze pozwolenia na rozpoczęcie robót. Odcinek Preszów - Orłów wykonano już 1 maja 1873 roku. Przybliżył on połączenia z koleją Bohumińską w Kysak oraz z Koleją Węgiersko-Galicyską w Preszowie.

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 pść 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. Jakże inaczej zachowali się rajcy i ludność Ropczyc, którzy tyczących kolej inżynierów odpendzili od miasta na odległość 9 km, bojąc się zgubnej i szkodliwej dla ludzi i zwierząt niszczycielskiej mocy zięjącego ogniem smoka!

Z przeprowadzonej korekty przebiegu linii z Grybowa do Nowego Sącza skorzysta! ponoć

właściciel browaru w Grybowie, który rzekomo „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. Ta góra mści się i mścić się będzie nadal, powodując ogromną niedogodność i wzrost kosztów przez konieczność zastosowania podwójnej, a nawet potrójnej trakcji. Na język zrozumiały tłumaczy się to tym, że między Nowym Sączem a Grybowem zamiast jednej lokomotywy pociągi ciągnięte są przez dwie i popychane przez trzecią lokomotywę. Trakcja elektryczna zmieniła trochę ten model na lepsze. Ponadto, tak skorygowana trasa wepchnęła tory na zbocze usuwiskowe, wiecznie płynące. Ileż tysięcy ton kamienia i tłucznia wysypano na to usuwisko, ileż betonu tam wpompowano, wszystko na nic — zbocze płynie i będzie płynęło, bo takie jego fizyczne prawo. Oprócz ceny, jaką płaci kolej za ten przekręt, 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 mocy decyzji Parlamentu CK Austrii z dnia 22 kwietnia 1873 roku prace na linii Tarnów - Orłów rozpoczęto we wrześniu 1873 roku, czyli w rok po zakończeniu prac na Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej. Budowniczym dano 3 lata na wykonanie linii. CK Rząd polecił, by linia została oddana do użytku jako prezent imieninowy dla Najjaśniejszego Pana w dniu jego urodzin, czyli 18.08.1876 roku.

Energicznie zabrano się do pracy. Od 2 grudnia 1873 roku w ciągu sześciu tygodni CK Komisja ustaliła trasę między Tarnowem a Orłowem o długości 151 km. Równocześnie podzielono trasę na 11 odcinków budowlanych, a już 3 marca przekazano je do wykonania małym przedsiębiorstwom. Roboty rozpoczęto na wiosnę 1874 roku. Natomiast budowę tunelu w Żegiestowie przedsiębiorstwo Keller und Gregorsen rozpoczęło już 4 września 1873 roku.

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 150 km o zróżnicowanym profilu, do tego celu należało przenieść miliony kubików ziemi i urobku z podkopów i wykopów.

2. Prace inżynierii ziemnej: dwa tunele — w Kamionce i Żegiestowie; zabezpieczenie zboczy podkopów i podtorza wzdłuż rzek, wykonanie ponad osiemdziesięciu mostów i mostków nad rzekami, rzeczkami i potokami górskimi; wykonanie około czterystu przepustów odprowadzających wodę opadową ze zboczy do cieków wodnych.

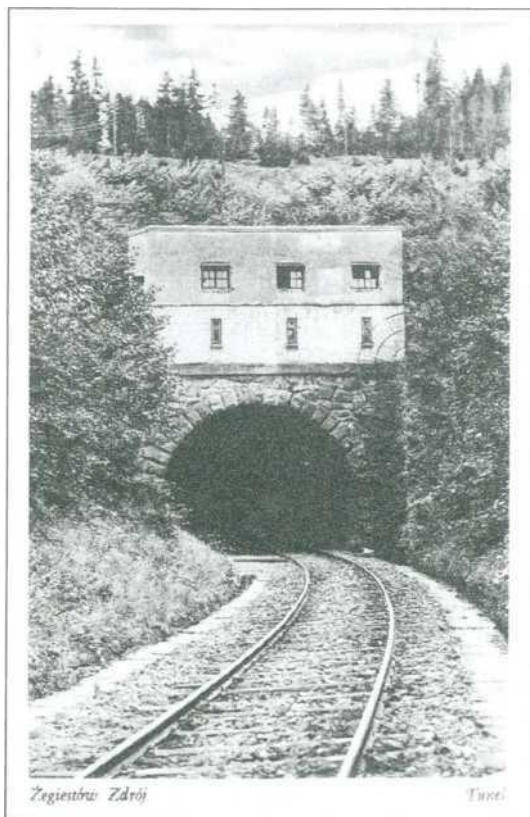
3. Prace inżynierii budowlanej i technicznej: wykonanie 15 stacji z układem torowym, 8 przystanków osobowych, 150 km toru z koniecznością dowiezienia szyn, podkładów i akcesoriów kolejowych, zbudowanie budynków dworcowych na 15-tu stacjach oraz po dwie strażnice na każdej stacji, budynków strażnic kolejowych — średnio co 2 km toru między stacjami, a obowiązkowo w pobliżu każdego mostu na rzekach, przy tunelach i skrzyżowaniach torów z ważniejszymi drogami.



Pocztówka ze zbiorów *Almanachu Muszyny* – ok. 1900-1905

Przy drążeniu tunelu do prac inżynierskich, kamieniarskich oraz saperskich — przy kruszeniu skał dynamitem — zatrudnieni byli Tyrolczycy. Miejscowa ludność pracowała w charakterze kopaczy, ładowaczy, tragaży nosiłek, taczkowych i wózkowych, przy transporcie na zewnątrz urobku (biedkami konnymi i wózkami wąskotorowych „kolib”), z odwozem do sypania nasypów podtorza, lub na przyzmy zwane „wypami”. Taka nazwa zachowała się zresztą w pamięci starszego pokolenia do dziś. Tunel w Żegiestowie okazał się wyjątkowo trudnym zadaniem dla tyrolskich specjalistów. Górotwór niestabilny, warstwy luźnych skał przemieszane z gliną, wewnątrz górotworu głębokie cieki wodne, przecinające w poprzek trasę tunelu. Do pokonania przed wykonawcami znajdowało się około pół kilometra niegroźnej na oko górki. 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. Nazwiska tych osób, które zginęły przy budowie, znajdowały się w księgach zgonów parafii greckokatolickiej z Żegiestowa (księgi te miały być przekazane do Urzędu Stanu Cywilnego w Muszynie, temat ten wymaga jednak oddzielnego opracowania). Postanowiono spieszyć nieszczęśnikom z pomocą. Z zewnątrz, od strony Żegiestowa, poczęto 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 odtwarzania w tym miejscu tunelu, gdyż zawaleni ludzie nie mają już szans przeżycia. Wytyczono zatem obok nową trasę, bliżej Popradu, z tym że musiano skorygować plany i zamiast prawie prostego, wykonano tunel o dość dużym łuku.



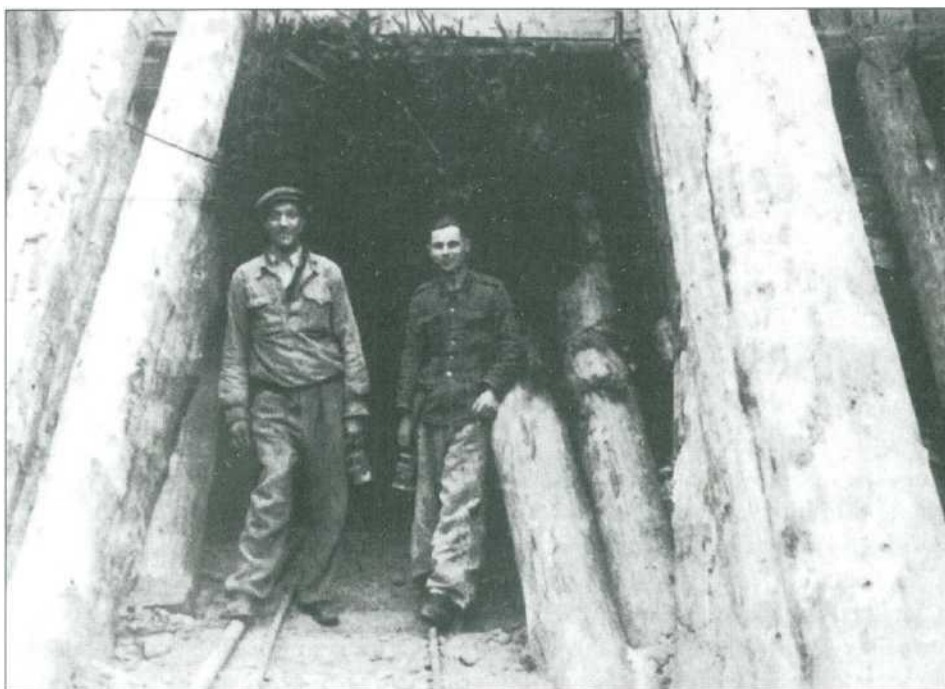
Wjazd do tunelu
(pocztówka ze zbiorów *Almanachu Muszyny*,
lata dwudzieste)

Tunel został zaplanowany na linię kolejową dwutorową, zarówno w Żęgiestowie, jak i w Kamionce. I tak został wybudowany. Tyrolczycy znali swe 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 górotworze. Ze względu na ciekie wodne zbudowano zewnętrzny (poza sklepieniem), jak i wewnętrzny (na dnie, po bokach tunelu, obok toru) system drenaży i odwodnień, odprowadzających wodę ciekącą i kapiącą poza tunel, do koryta rzeki Poprad. Taki system był skuteczny przez wiele dziesiątków lat, aż do roku 1939.

Wysadzenie tunelu we wrześniu 1939 roku przez Wojsko Polskie naruszyło górotwór przy wylocie tunelu od strony Żęgiestowa. Ogromne masy złoży oderwały się, osiadając na dnie tunelu. Okupant przystąpił do odbudowy zawału od strony Żęgiestowa. Posłużono się tą samą metodą, jak przy budowie tunelu. Kamieniarze, pod

dozorem i zarządem niemieckiej administracji kolejowej, obrabiali w szopach ciosy kamienne ściśle według rysunków. Kamieniarz obrabiał jeden model o odpowiednim numerze. Po jego wykonaniu niemiecki brakarz sprawdzał wymiary. Jeśli były jakieś uchybienia, to najłagodniejszą odpowiedzią było zamaszyste uderzenie „w pysk” kamieniarza. Po usunięciu zwałów ziemi, w ocalałej budowlu poczęto układać obudowę promieniście z numerowanych ciosów. Wprawdzie usiłowano odtworzyć zniszczone drenaże 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.



Budowa tunelu.

U wejścia stoją Karol Cechini i Jan Gacek, obaj z Andrzejówki.

(Fot. z archiwum pp. Cechinich, 1945 rok)

Władze inżynieryjne, kolejowe i wojskowe, zdecydowały, że trzeba zrezygnować z dwutorówki, a pod komorą nad tunelem, w miejscu, gdzie górotwór utracił stabilność, należy wykonać pancierz z betonu i stali. Kształtowano łukowato szyny, które następnie łączono nad sklepieniem i taką konstrukcją ochronną z szyn kolejowych zalewano masą betonu o grubości do dwóch metrów. Tunel stał się tunelem jednotorowym. Zniszczone дренаże i odwodnienia wprawdzie usiłowano zastąpić innymi rozwiązaniami, jednak po czterdziestu latach okazały się one niedrożne. Ze sklepienia ciekła woda. Na skutek redukcji zatrudnienia zabrakło „obchodnika”, którego zadaniem było strącanie zwisających sopli lodu w zimie. Po założeniu

trakcji elektrycznej w 1987 roku zwisające sople lodu uszkadzały pantografy lokomotyw elektrycznych. Wymyślono więc, aby sklepienie tunelu uszczelnić różnymi metodami, między innymi poprzez wciskanie masy piankowej przez nawierthy i kalamitki. Sklepienie uszczelniono w latach 1987-89, woda przestała cieknąć. Lecz nad sklepieniem pozostała i może dać o sobie znać we właściwym czasie. Być może, siłą ciężenia, znajdzie sobie jakieś ujście i sama rozwiąże problem. Oby tak się stało.

Ale powróćmy do narodzin linii. 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 pomieszczenia na bufet i inne cele. Piętro stanowiło mieszkanie dla zawiadowcy i dyżurnego ruchu.
- Strażnice wykonane były według jednakowego projektu z materiałów miejscowych, tj. częściowo z cegły, a częściowo z miejscowego kamienia i rumoszu 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 kształtowników stalowych, nitowanych na miejscu według indywidualnych projektów.
- Stacje funkcjonowały jako mijanki — przeważnie dwutorowe, większe stacje — trzy torowe. Tory układały brygady robotników torowych pod nadzorem tzw. sekcyjnych. Większość z tych robotników znalazła zatrudnienie na strażnicach i przy utrzymaniu torów.

Kopaczami przy pracach ziemnych, rębaczami, taczkowymi, nosiłkowymi, popy- chaczami kolibowych wózków wąskotorowych oraz woźnicami biedek konnych jednoosiowych byli, jak już wspomniałem, przeważnie miejscowi robotnicy bez kwalifikacji. Ci, którym udało się zatrudnić, czuli się szczęśliwcami, niemal wybrańcami losu, gdyż w galicyjskiej biedzie, dla dzisiejszych pokoleń zupełnie niewyobrażalnej, możliwość zarobienia paru krajcarów (grajcarów), a przy dłuższym okresie pracy srebrnych florenów austriackich, a zwłaszcza upragnionych złotych reńskich, dawało poczucie zabezpieczenia na czarną godzinę.

Zbocza o mniejszym pochyleniu zabezpieczone były słupami tj. pionowymi układankami muru suchego, o szerokości zróżnicowanej w zależności od wysokości zbocza i kąta nachylenia, oraz spinającymi je łukowatymi żebrami. Takie zabezpieczenia skutecznie zapobiegały obsuwaniu się skarp. Dziś są one niewidoczne, porośłe trawą i krzewami. Każde zbocze posiadało rów odwadniający, chroniący koronę podtorza przed podmakaniem i wymrożeniami. O rowy dbano gorliwie, bacząc na ich drożność z taką samą dbałością, z jaką utrzymywano sam tor. Kto dzisiaj dba o stan rowów, zawałonych zwałami ziemi, porośłych krzewami, z licznymi jeziorkami uwięzionej wody? PKP nie ma pieniędzy na bezpieczne utrzymanie torów, o utrzymaniu podtorza nie ma co mówić. Brak pieniędzy na PKP osiągnął poziom kryzysowy — w roku 1999, zamiast remontu torów, wprowadzono na omawianej linii ponad 60 tzw.

powolnych jazd.

Liczne podkopy górskich zboczy i pagórków były na bieżąco zabezpieczone suchymi murami przez włoskich kamieniarzy. Te budowle, w formie pochyłych suchych murów bez zaprawy, przetrwały nienaruszone do dziś. Wykonane były z ciosów kamienia łamanego — miejscowego lub dowożonego z odległych kamieniołomów. W murach zostawiano okienka, tzw. wentylacyjne. 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 niszcycielską, rozsadzającą siłą marznącej wody. W latach sześćdziesiątych podjęto niezbyt przemyślaną decyzję, by mury zaspoinać. Do czasu przeprowadzenia tego zabiegu oczyszczano mury z mchów, kępek traw oraz zakorzeniających się nasion drzew i krzewów, a przy okazji wymieniano zwietrzałe ciosy skalne. Zaspoinowanie zakończyło okres dbania o mury. Tu i ówdzie ze szczelin między kamieniami wyrastają już spore drzewka i krzewy, a korzenie rozsadzają konstrukcję.

Kiedy pomyśli się o budowie kolei w drugiej połowie XIX wieku i stosowanych wówczas technikach i narzędziach, takich jak: oskar, kilof, łopata, nosiłki, taczki, wózki kolibowe na szynach wąskotorówek, popychane siłą ludzką, biedki konne jednoosiove, służące do odwozu urobku z miejsc trudno dostępnych, a dla kruszenia skał i zboczy skalnych — łom (drąg żelazny), „špic” (klin do rozsadzania szczelin skał) oraz laska dynamitu wkładana w szczelinę lub wywiercony przecinakami otwór

— wykonanie 150-kilometrowej inwestycji w okresie trzech lat wydaje się rzeczą nieprawdopodobną. A jednak tak było! Przy tempie dzisiejszych robót wykonanie zadania o takim stopniu trudności, nawet przy zastosowaniu najcięższego zmechanizowanego sprzętu, w takim czasie **jest niewykonalne!**

Na linii tarnowsko-leluchowskiej w kilometrze 138.158, licząc od osi budynku stacji Tarnów, ustanowiono oś budynku stacji Muszyna, w odległości 8 kilometrów od granicy Galicji i Austro-Węgier, która przebiegała pod Leluchowem. Muszyna stała się więc stacją styczną Kolei Magistralnej Karola Ludwika i Pierwszej Węgiersko- Galicyjskiej.

28 lipca 1876 roku, po trzech latach budowy, roboty zakończono. Z Tarnowa do Leluchowa położono 145 700 metrów toru, a z Leluchowa do Orłowa 5 200 m torów. Prezent dla Najjaśniejszego Imperatora na dzień urodzin został przygotowany. Linia Tarnów - Orłów (Orlov) dnia 18 sierpnia 1876 roku została oddana do publicznego użytku. Regularny ruch pociągów został wprowadzony z dniem 18 maja 1877 roku.

Linia ta nie miała wielu pasażerów, a i przewóz towarów ograniczał się do węgla, wapna palonego, soli kamiennej, cementu, drewna opałowego i budowlanego oraz węgla drzewnego. Zgodnie z założeniem, podczas eksploatacji linia miała charakter bardziej strategiczny niż osobowo-towarowy, służący przemieszczaniu się podróźnych i towarów. Towarzystwo Kolei Węgiersko-Galicyskiej i Kolei Galicyjskiej w początkowym okresie dysponowało nielicznym taborem. Było to 12 parowozów, 200 wagonów towarowych i 40 osobowych. Już niebawem okazało się, że strategiczne znaczenie tej linii, zamierzone w sztabach CK Ministerstwa Wojny, w pełni się zrealizowało.

Muszyna, jedna z piętnastu stacji linii Tarnów - Leluchów - Orłów otrzymała budynek stacyjny podobny w wyglądzie zewnętrznym do innych budynków tej linii, chociaż trochę powiększony — o dwie dobudówki. Budynek posiadał na piętrze dwa mieszkania, jedno dla dozorczy kolei (naczelnika), drugie, mniejsze, dla ekspedienta pociągów (dyżurnego ruchu). W dobudówce parterowej — od strony placu ładunkowego — znalazło się pomieszczenie biurowe dla zwierzchności stacyjnej oraz pomieszczenie ekspedienta pociągów. Tu były urządzenia zabezpieczenia ruchu na przyległych szlakach, a więc: blok sygnalizacji pociągowej, induktor dzwonowy (korba) dla sygnałów strażnicowych i zwrotnicznych, później telegraf Morse'a do uzgadniania ruchu pociągów z sąsiednimi stacjami, a w końcu — jako szczyt techniki — telefon na suche ogniwa. Słuchawka na drążku wyglądała jak talerzyk deserowy, przyklejony do tegoż drążka, miała zainstalowany system cewek i membranę. Mikrofon natomiast znajdował się w urządzeniu wiszącym na stałe na ścianie. Do złudzenia przypominał mniejszy talerzyk deserowy, z licznymi ułożonymi we wzorki dziureczkami, przez które głos miał dobiegać do elektrody węglowej oraz systemu cewek. W drugiej dobudówce — od strony Leluchowa — mieściła się restauracja, w sumie dwa pomieszczenia. Poczekalnia dla podróżnych znajdowała się w części środkowej, z wejściem od peronów i wyjściem na plac przed dworcem. W pomieszczeniu ekspedienta była kasa biletowa, obsługiwana przez dużurnego ruchu. Po przeciwnej stronie poczekalni znajdował się magazyn — dla wygodny pasażerów — miejsce do przechowania bagażu podróżnego.

Na obydwu końcach stacji zostały wybudowane strażnice typowe dla całej linii, służące jako mieszkania dla strażników zwrotnicowych i przejazdowych, obsługujących rogatki ze służbówkami:

137 A — od strony Żegiestowa, między ulicą Węgierską a Zaulicą,

138 A — od strony Orłowa, przy drodze na Węgry.

Obok budynku stacyjnego zbudowano budynek wieży wodnej (wieży ciśnień) ze stacją pomp parowych, tłoczących wodę na wieżę. Tuż obok usytuowano studnię o dużej wydajności wody.

Stacja otrzymała trzy tory stacyjne:

— tor nr 1 główny o długości 519,3 m,

— tor nr 2 główny o długości 523,2 m,

— tor nr 4 magazynowy o długości 475,2 m,

— tor nr 4 żeberkowy na bocznicy tartaku o długości 40 m.

W torach nr 1 i 2 zabudowano kanały, tzw. popielnice, służące do oczyszczania parowozów z żużla i popiołu. Na międzytorzach 2-4, 1-2 zabudowano żurawie wodne do nawadniania parowozów, z linią wodną w rurach żeliwnych o średnicy 150 mm, doprowadzających wodę z wieży ciśnień. Przy torze nr 4 usypano plac ładunkowy do wyładunku wagonów o wymiarach: długość 60 m, szerokość 25 m, tj. takich, w jakich zachował się do dziś. Na tym placu wybudowano rampę ładunkową boczną o wymiarach 20 m x 10 m. Dziś widzimy podobną, z tą różnicą, że niegdyś do czoła dostawiony był magazyn towarowy — budynek drewniany z rampą załadowniczą towarów, służącą jednocześnie jako rampa załadunkowa dla zwierząt. Budynek ten został rozebrany w 1972 roku, po wybudowaniu nowego magazynu.

Muszyna była stacją styczną pomiędzy Królestwem Galicji i Lodomerii a Królestwem Węgier. Znajdowała się tu komora celna z jednym strażnikiem celnym. Komora mieściła się w oszklonej części wiaty peronowej i składała się z sali odpraw i dwóch małych pomieszczeń dla służby celnej. Przez Muszynę przejeżdżały dwa pociągi (dwie pary), skomunikowane w Preszowie i Tarnowie oraz w Nowym Sączu z pociągami linii głównych. Ruch osobowy był niewielki, towarowy również. Trochę towarów z Węgier sprowadzali Żydzi — hurtownicy. Napływało nieco materiałów budowlanych dla szybko rozwijającej się Krynicy, rywalizującej o rangę pierwszeństwa z Bardiowem (Bardejovem). Wszakże Krynica stała się wówczas pierwszoplanowym kurortem w Galicji.

Sejm Galicyjski Królestwa Galicji i Lodomerii w roku 1907 podjął uchwałę, dającą początek budowy lokalnej kolei z Muszyny do Krynicy. Po dwóch latach budowy linia kolejowa została otwarta 29 maja 1911 roku. Budowa linii do Krynicy spowodowała zmianę rangi muszyńskiej stacji IV klasy na stację III klasy, czyli stację węzłową. Stacja przejęła obsługę nowej linii czterema parami pociągów, przeważnie tylko w okresie letnim. Budowa linii spowodowała w stacji Muszyna konieczność dobudowy i przebudowy torów oraz urządzeń stacyjnych. Wybudowano tor nr 3 długości 525,8 m i przebudowano system zwrotnicowy dla kierunku Krynica.

Brakowało lokomotyw na obsługę linii dla przewozu towarów w czasie, gdy zawieszano ruch pociągów pasażerskich na okres zimowy. W celu podstawienia wagonu z Muszyny do Krynicy lub Powroźnika, a potem jego zabrania, parowóz pokonywał trasę z Nowego Sącza do Muszyny i z powrotem czterokrotnie dla jednego wagonu. Dlatego Gmina Krynica postulowała wybudowanie w Muszynie „ogrzewalni” dla parowozu obsługującego linię do Krynicy, mając nadzieję, że wówczas uda się utrzymać ruch osobowy w ciągu całego roku. Zabiegi były skuteczne, gdyż w 1913 roku postawiono parowozownię na jeden parowóz z zamykanymi wrotami, torem żeberkowym długości 130,7 m, przy którym dobudowano zasieki na węgiel do nawęglania parowozów, a także budynek magazynowy i warsztatowy. Parowozownia została zlikwidowana w 1951 roku, przy przebudowie układów torowych stacji Muszyna.

Rząd austriacki upaństwowił koleje prywatne w okresie od 1889 roku do 1 stycznia 1892 roku. Z tym dniem linia Tarnów - Leluchów stała się linią państwową.

Dzień 28 czerwca 1914 roku, gdy padły strzały w Sarajewie, wywrócił ustalony porządek. Ustanowiony został wojenny rozkład jazdy, całkowicie podporządkowany potrzebom wojska. Pociągi pasażerskie zostały odwołane. Ofensywa rosyjska pod Limanową, przebiegająca w kierunku Nowego Sącza, spowodowała zamęt i ewakuację urzędów austriackich. Od połowy kwietnia do końca maja 1915 roku do Krynicy wjeżdżały pociągi wojskowe, wiozące sprzęt i uzbrojenie przetrzucanych tam magazynów wojennych. W Krynicy zorganizowano 2 szpitale polowe. Pracy miały wiele, gdyż z niedalekich frontów, wzdłuż linii tarnowskiej, płynął strumień nieszczęścia, bólu, kalectwa i brudu. Jęcząca z bólu masa „armatniego mięsa” znajdowała ukojenie w polowych lazaretach. Odparcie ofensywy rosyjskiej z Galicji przez wojska c.k. armii i uwolnienie linii kolejowych nie przyniosło natychmiastowego uruchomienia pociągów. Ogromne zniszczenia gospodarcze i transportowe w Galicji na długo uczyniły tory kolejowe niedostępnymi dla regularnych kursów pociągów pasażerskich i towarowych. Cały

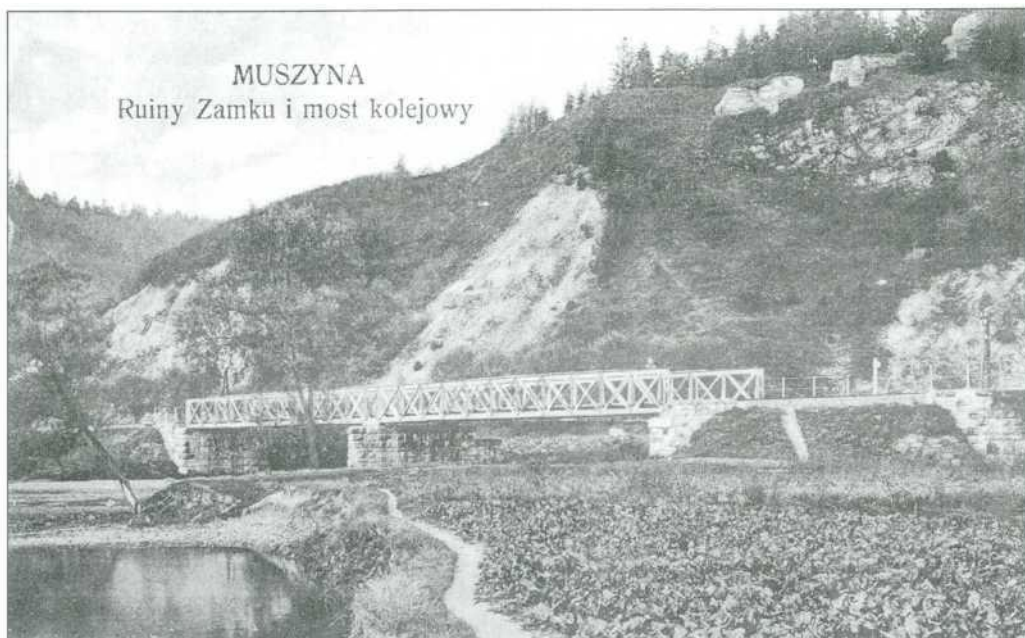
transport nadal był podporządkowany potrzebom wojska.

Kolejarze galicyjscy robili jednak, co było tylko możliwe, aby przywracać stopniowo na trasy okaleczone składy pociągów. Potrzeby w tym zakresie były ogromne. Po ustaniu działań wojennych masy podróżnych usiłowały „złapać” jakieś połączenia, by dostać się do swego miejsca zamieszkania. Masy żołnierzy różnych narodowości przemieszczały się w różnych kierunkach wszelkimi możliwymi środkami transportowymi. Transporty wojskowe przewoziły zorganizowane jednostki wojskowe, natomiast pojedynczy żołnierze (urlopowicze, rekonwalescenci, osoby w podróżach służbowych, pocztowi i wszelkiej maści maruderzy) zdani byli na pociągi pasażerskie, podobnie jak cała ludność cywilna.

Trudności przewozowe — z braku taboru — trwały nieustannie do końcowych dni panowania Najjaśniejszego Pana. Nie ustały również, gdy po odzyskaniu niepodległości na szlaki kolejowe weszła polska administracja Dyrekcji Kolei Państwowej w Krakowie.

Patrząc dzisiaj na mapę linii kolejowych terenów po zaborach pruskim i austriackim, zarówno tych głównych, jak również i tych drugorzędnych, a zwłaszcza trzeciorzędnych, możemy stwierdzić, że sieć dróg żelaznych pozostała niemal w takim wymiarze, w jakim zostawili ją zaborcy. Prawda, w okresie międzywojennym dobudowano magistralę węglową Śląsk - Gdynia Port. Kraków uzyskał połączenie z Warszawą przez Tunel - Radom. Dobudowano nieliczne linie kolejowe, dołożono po drugim torze, ale struktura sieci pozostała niezmieniona.

Kiedyś parowozy sapały, ciągnąc wagony osobowe i towarowe po torach, które nie mogły się równać ze strukturą obowiązującą dziś, ale tamte pociągi jeździły z taką samą szybkością jak teraz! Porównując ówczesne rozkłady jazdy stwierdzamy, że po stu latach współczesne pociągi nie mogą utrzymać tamtych czasów przejazdu.



Dlaczego? Odpowiedź otrzymują do rąk maszyniści, którym wręczane są „Rozkazy szczególnie”, wprowadzające „powolne jazdy” na zniszczonych torach, gdyż na remonty państwo nie daje pieniędzy.

Dzisiaj jesteśmy świadkami odwrócenia biegu tamtych wydarzeń. Wówczas świętowano otwarcie coraz to nowych linii i połączeń. Obecnie zamykane są odcinki i całe linie. Zniknęło połączenie Nowy Targ - Sucha Hora. Nad linią z Chabówki do Nowego Sącza wisi widmo likwidacji. Generalnie na terenie całego kraju 1/3 linii kolejowych ulegnie likwidacji — przestanie istnieć. Antidotum na kolejową bidę ma być magiczne słowo „prywatyzacja”. W praktyce będzie to wyzbycie się tego, co jeszcze do wyzbycia pozostało, z potężnego i prężnego przedsiębiorstwa państwowego, które nie tak dawno było synonimem stałości i bezpieczeństwa pracy. No cóż, wkrótce zmniejszenie zatrudnienia na PKP obejmie bezrobociem czterech na sześciu pracowników kolejowych, zatrudnionych w 1989 roku. Wprowadzane zmiany organizacyjne, mające dopomóc PKP, powodują zamęt i chaos. Przedsiębiorstwo, drobniagowo podzielone na służby liniowe, utraciło zdolność remontową i przewozową. Nikt na nic nie ma pieniędzy. Ceny biletów rosną i wynoszą czterokrotność ceny biletu autobusowego na trasie Muszyna - Krynica, a jakość usług spada. Pociągi jeżdżą według własnego rytmu, odległego od rozkładowych czasów, dumnie wywieszonych w poczekalniach.

Dzisiejszy bałagan w PKP jakże przypomina okres, gdy z dala słychać było odgłosy artyleryjskiej kanonady, a koleje usiłowały przewozić pasażerów na miarę możliwości, a nie potrzeb.

Materiały źródłowe:

1. Informatory ZKP z lat 1936, 1937.
2. Leszek Mazan, *150 lat dróg żelaznych w Galicji 1847-1997*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1997 r.

