

Leszek Zakrzewski

## KOLEJ GÓRSKA W KRYNICY 1937-1948 W 70-LECIE KOLEI GÓRSKIEJ NA GÓRĘ PARKOWĄ

W grudniu 2007 roku minie 70. rocznica oddania do użytku kolei linowo-terenowej na Górę Parkową w Krynicy. Choć z okien wagoników tej kolejki nie otwierają się przepaściste widoki, zapierające dech w piersiach, to jednak nadal, po tylu latach, stanowi ona atrakcję dla pasażerów, którzy z niej korzystają. Wrosła już tak w krajobraz, że traktujemy ją jakby w Krynicy była od zawsze.

Przewodnik autorstwa Teodora Hermańczyka *Dolina Popradu* z 1951 roku jako największą atrakcję Krynicy podał kolejkę górską na Górę Parkową, „gdzie mieści się restauracja – kawiarnia”.<sup>1</sup>

Jak wyglądało zagospodarowanie Góry Parkowej, piszą Roman Nitribitt i Zygmunt Hetper w swoim przewodniku *Krynica, Żegiestów i okolice*:

*Góra Parkowa, dawniej Źródłową zwana, stoi w kolanie Kryniczanki i Palenicy na wschód od centrum zakładu zdrojowego. Stoki zachodnie i północne opadają stromo ku korytom obydwóch rzeczek – grzbiet zaś biegnie ku południowemu wschodowi, tworząc połączenie Parkowej z Bradowcem. Na całym obszarze stoków północnych i zachodnich rozciąga się ogromny park Zakładowy – przeszło 60 hektarów powierzchni. Las stary, przeważnie świerczyzna, w niektórych okolicach mieszana z jedliną – (tu i ówdzie sadzona sosna) – najbogatsze zbiorowisko charakterystycznej flory Krynickiej. (Pirola uniflora [właśc. Pyrola uniflora - Gruszyca jednokwiatowa – przyp. aut.], Monitropa Hypopitis [właśc. Monotropa hypopitis - Korzeniówka pospolita – przyp. aut.], Paris quadrifolia [Czworolist pospolity – przyp. aut.], Symphytum officinale [Żywokost lekarski – przyp. aut.], Daphne Meseraeum [właśc. Daphne mezereum – Wawrzynek wilczełyko – przyp. aut.]). Przez północną część parku Zakładowego przebiega wybudowany w jesieni 1928 r. wielki tor saneczkowy, opracowany według najnowszych studjów przez Kap. Romana Loteczkę, a wykonany przez Komisję Zdrojową w Krynicy, wzbogaca on znakomite urządzenia sportowe w Krynicy o jeszcze jeden obiekt piękny i dla rozwoju sportów zimowych w zdrojowisku bardzo ważny. Sieć wygodnych ścieżek parkowych znajduje ujście na polanę szczytową. Szczyt góry (741 m), ozdobiony piątrówą glorieta, jest bardzo dobrym najbliższym punktem widokowym. (...) Szczyt Parkowej ma z trzech stron spady, tylko w stronie wschodniej, przeciwnej Krynicy i Jaworzynie – ku drodze do Tylicza, nad którą widoczne „Huzary”, ciągnie się nagi grzbiet płaski (około 200 kroków) – na prawo i lewo rzadka świerczyzna.*<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Teodor Hermańczyk, *Dolina Popradu*, Popularna Biblioteka Krajoznawcza, tom XIX, Spółdzielczy Instytut Wydawniczy „Kraj”, Warszawa 1951, s. 43.

<sup>2</sup> Roman Nitribitt i Zygmunt Hetper, *Krynica, Żegiestów i okolice. Przewodnik turystyczny po Beskidzie Sądeckim i okolicznych górach słowackich z wstępem fizjograficznym Dra Adama Gadomskiego. Lato – zima*. Nakładem Krynickiego Oddziału Pol. Tow. Tatrzańkiego, Lwów – Księgarnia Polska, b.d.

## Krynica stolicą sportów zimowych

Połowa lat dwudziestych była niezwykle owocnym czasem dla rodzącego się w Krynicy ośrodka sportów zimowych. V narciarskie mistrzostwa Polski, zorganizowane w Krynicy w dniach 16-18 lutego 1924 roku, stanowiły przełom dla aspiracji zdrojowiska do miana zimowej stolicy kraju. Powstało Krynickie Koło Oddziału Nowosądeckiego PTT „Beskid” z sekcją narciarską (w roku 1929 sekcja narciarska przerodziła się w Krynicki Klub Narciarzy). W tymże roku uruchomiono tzw. „starą skocznnię” na Krzyżowej. Całość przebudowano w 1927 roku, według projektu kpt. Romana Loteczko ze Lwowa. Obiekt z 32-metrową drewnianą wieżą, jedną z najwyższych w tym czasie w całej Europie, umożliwiał oddawanie skoków do 75 metrów. Budowlę projektował kapitan Roman Loteczko. W grudniu 1928 roku w Krynicy rozegrano finały III hokejowych mistrzostw Polski i II międzynarodowy Turniej Noworoczny, a nieco wcześniej, bo w listopadzie tegoż roku, siedzibę tutaj obrał sobie Polski Klub Bobslejowy. W roku 1929 „Strzelec” założył klub „Jaworzyna” z kilkoma sekcjami, wśród nich silną sekcją narciarską i sekcją hokejową. W roku 1929 przy ulicy Lipowej oddano do użytku stadion hokejowy z trybunami dla 800 osób, o powierzchni tafli 2.400 m<sup>2</sup>. W sezonie 1929/1930 rozpoczęło grę w polskiej lidze hokejowej Krynickie Towarzystwo Hokejowe (zawiązane 28 grudnia 1928 r.).

Przy ulicy Leśnej powstała druga, mniejsza skocznia narciarska, według projektu inż. Bukowskiego, umożliwiająca oddawanie skoków do 60 m.

## A co się działo na Górze Parkowej?

Kapitan Loteczko wykonał projekt i nadzorował budowę toru saneczkowego w roku 1928. Parametry toru były następujące: długość 1609 m, różnica spadku 210 m (15% pochylenia), dwie duże krzywizny – górna, nazwaną „Strażacką” i dolna, zwana „Wodociągową”, a później „Luną”. Tor umożliwiał osiągnięcie prędkości 80 km/h, większej niż na torach niemieckich! Budowla była gotowa w końcu 1929 roku, a 5 stycznia 1930 r. odbyły się pierwsze międzynarodowe pokazy jazdy i od razu w roku 1930 zorganizowano tu I mistrzostwa Polski.

Żydowski klub sportowy KS Makabi w roku 1930 uruchomił sekcje saneczkową i narciarską.<sup>3</sup>

W roku 1931, w dniach 25-26 stycznia, miały miejsce II mistrzostwa Polski w saneczkarstwie (w międzynarodowej obsadzie), a w dniach 1-8 lutego rozegrano „Mistrzostwo Świata w hokeju na lodzie” z udziałem drużyn europejskich oraz kanadyjskiej i amerykańskiej, w których to mistrzostwach Polska zdobyła 4 miejsce.

W roku 1932 w dniach 13-15 lutego na krynickim torze odbyły się III mistrzostwa Polski w saneczkarstwie. Zawodnicy kryniccy, wywodzący się z KTH i KS Makabi, doszli do takiego poziomu, że praktycznie pozostałe polskie kluby nie stanowiły dla nich konkurencji. Wygrywali także IV mistrzostwa Polski w 1934 roku i V mistrzostwa

<sup>3</sup> 40 lat Krynickiego Towarzystwa Hokejowego, krynickiego sportu, turystyki i rekreacji, Komitet Rozwoju Krynicy i Krynickie Towarzystwo Hokejowe, Krynica 1968, s. 24, 25.

w roku 1935.

W tymże roku, w dniach 9-11 lutego, rozegrano mistrzostwa Europy w saneczkarstwie, na których srebrny medal zdobył Enkner (KS Makabi), brąz Witkowski (KTH), czwarty był także zawodnik KTH – Piechura.

Po przebudowie toru, wymuszonej również przez realizację projektu kolejki górskiej, VI mistrzostwa odbyły się dopiero w 1938 roku. W ramach przebudowy powstała także żelbetowa wieża na starcie toru saneczkowego.

## **W jaki sposób można było jeszcze uatrakcyjnić i ożywić Górę Parkową?**

Widząc olbrzymi wzrost popularności saneczkarstwa, wywołany sukcesami osiąganymi przez krynickich zawodników, celem rozszerzenia oferty turystycznej i sportowej planowano przekształcenie szczytowych partii Góry Parkowej w ośrodek sportów letnich i zimowych. Aby przyciągnąć jak najszersze grono turystów i kuracjuszy, zamierzano wybudować szereg „urządzeń leczniczo-sportowych”, wśród nich basen kąpielowy, plażę, „place tenisowe”, altany wypoczynkowe, a zimą urządzać ślizgawki i boisko hokejowe.

Dla ułatwienia dostępu do tych atrakcji konieczne stało się sprawne i szybkie dowieźnię chętnych z centrum uzdrowiska na szczyt Góry Parkowej. Temu celowi miała służyć kolejka „górska”. Zimą kolejka miała obsługiwać tor saneczkowy – jeden z najlepszych w Europie – oraz biegnący równolegle do niego tor narciarski. Przyczyniłaby się do rozwoju życia sportowego zimą i turystyki oraz aktywnego wypoczynku latem.

Z inicjatywą budowy kolei linowo-terenowej wystąpiła Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie już w roku 1932. W czerwcu 1933 roku skierowano z Krakowa do Ministerstwa Komunikacji gotowy projekt, kosztorys i kalkulację z wnioskiem o zatwierdzenie tej inwestycji. Po kilku latach rozmów, gdy PKP nie chciało brać na siebie tego zadania, nakłaniając doń gospodarzy miasta, w dniu 10 września 1936 r. zwołano w Warszawie konferencję, pod przewodnictwem wiceministra inż. Bobkowskiego. Przedłożono tam:

*(...) projekt umowy zawiązać się mającej Spółki z ogr. por. p.t. Kolejka Górska w Krynicy. Koszt budowy kolejki wyniesie 330.000 do 400.000 zł. Udziały po 1000 zł mają być złożone w następującej wysokości:*

- 1. Liga Popierania Turystyki, 55 udziałów – 55.000 zł*
  - 2. Orbis, 10 udziałów – 10.000 zł*
  - 3. Kolej Linowa Zakopane-Kuźnice-Kasprowy Wierch – 20.000 zł*
  - 4. Komisja zdrojowa w Krynicy, 20 udziałów – 20.000 zł*
  - 5. Gmina Krynica Zdrój, 20 udziałów – 20.000 zł*
  - 6. Zarząd Zdrojowy w Krynicy, 20 udziałów – 20.000 zł*
- Razem – 145.000 zł.*

*Reszta pokryta będzie długoterminową pożyczką z P.K.O. i dłuższym kredytem za dostawę materiałów. Budowa ma się rozpocząć niezwłocznie. Oddanie kolejki projektowane jest w miesiącu maju 1937 r.<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> Archiwum Państwowe w Krakowie – Oddział w Nowym Sączu (dalej APNS); Akta miasta Krynicy sygn.



Logo Ligi Popierania Turystyki

Zamiast PKP jako akcjonariuszy wprowadzono ORBIS i Kolej Linową Zakopane - Kuźnice - Kasprowy Wierch.

W projekcie statutu spółki z marca 1937 r. podano, że:

*(...) organizowana spółka będzie posiadała kapitał zakładowy w wysokości 200.000 zł.*

*Udziałowcy następujący:*

1. *Liga Popierania Turystyki, 110.000 zł – 55%*
2. *Orbis, 10.000 zł – 5%*
3. *Zakład Zdrojowy w Krynicy, 20.000 zł – 10%*
4. *Gmina Krynica-Zdrój, 20.000 zł – 10%*
5. *Komisja Zdrojowa w Krynicy, 20.000 zł – 10%*
6. *Firma L. von Roll w Zurychu Tow. Akc. dla urzędzeń komunalnych, 20.000 zł – 10%.*

Nie były to jednak ostatnie przetarasowania w akcjonariacie kolejki.

Powołaniem spółki, za zgodą Ministerstwa Komunikacji, miała zająć się Liga Popierania Turystyki, wspierana przez znanego działacza turystyki, inż. Aleksandra Bobkowskiego, Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Komunikacji, przy okazji – zięcia prezydenta Ignacego Mościckiego.

W dniu 29 kwietnia 1937 roku, w siedzibie LPT, została zarejestrowana notarialnie spółka „Kolej Górską w Krynicy” Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Mokotowska 61 (tel. 7.00-56), z kapitałem zakładowym 200.000 zł. Jako ciekawostkę możemy podać obcojęzyczne brzmienia nazwy spółki: po francusku - „Le chemin de fer Funiculaire de Krynica, société à responsabilité limitée”; po angielsku - „The Funiculary Railway of Krynica Ltd.”, po niemiecku – „Standseilbahn in Krynica, Gesellschaft mit beschränkter Haftung”. Głównym udziałowcem spółki była Liga Popierania Turystyki, posiadająca 150 udziałów na kwotę 150.000 zł. Ostatecznie akcjonariuszami byli ponadto Gmina Krynica Zdrój (20 udziałów na sumę 20.000 zł), „Polskie Biuro Podróży „ORBIS” (10 udziałów na 10.000 zł), firma „L. Von Roll Towarzystwo Akcyjne dla Przedsiębiorstw Komunalnych w Zurychu” (20 udziałów na sumę 20.000 zł). Siedziba spółki mieściła się także pod adresem wspólnym z LPT. Prezesem Rady Nadzorczej spółki został dr B. Macudziński, zaś Zarządem kierowali mgr St. Makomaski i inż. W. Jakimowski.

Rada Miejska w Krynicy, postanowiła przystąpić do spółki, wnosząc udział 20.000 zł, delegując do podpisania umowy ławnika dra Izaaka Schwarza. Pierwszą ratę wpłacono

---

AmK 466 (dalej AmK 466): Odpis protokołu z XI. Posiedzenia Rady miejskiej, odbytego dnia 23. września 1936 w Krynicy Zdroju.

dopiero w połowie maja 1937 r. w oddziale Banku Gospodarstwa Krajowego w Krakowie, skąd trafiły na konto w Polskim Banku Komunalnym w Warszawie.



Pieczęć Kolej Górskiej w Krynicy Sp. z o.o. (1937 r.)

### Do akcji wkraczają inżynierowie mechanicy i elektrycy

Wstępny projekt torowiska wykonało Biuro Projektów i Studiów PKP w Warszawie. Odległość pomiędzy dolną i górną stacją, liczona w poziomie, wyniosła 625,5 m, różnica wysokości w pionie 148,4 m, stąd długość linii to 645 m w terenie<sup>5</sup>. Pochylenie linii waha się od 19 do 26%; średnio wynosi ono 24%. Ze względu na to, że trasę kolejki wytyczono w linii prostej, przecięła ona tor saneczkowy i ścieżki spacerowe. Zmusiło to inwestorów do budowy na trasie kolejki dwóch wiaduktów żelbetowych i jednego drewnianego.

Dolna stacja kolejki została usytuowana w pobliżu wylotu toru saneczkowego, na prawym brzegu strumienia Palenica naprzeciw Zakładu Hydropatycznego; połączono ją z deptakiem stumetrowym odcinkiem drogi. Z prawej strony stacji znalazła się Dyrektorówka – jak to określono: „gustownie zbudowany pałacyk, będący siedzibą Pana Prezydenta Rzeczypospolitej w czasie jego pobytów w Krynicy”.<sup>6</sup>

W zamian za grunty na Górze Parkowej zajęte pod trasę kolejki, Zarząd Zdrojowy i Zakład Zdrojowy będące ich właścicielami, otrzymały tereny wykupione przez Ligę Popierania Turystyki od probostwa grekokatolickiego w Krynicy-Wsi.<sup>7</sup>

Trasę kolejki miały obsługiwać dwa wagoniki zamocowane na dwóch końcach wspólnej liny za pomocą głowicy ze specjalnej stali. Lina wychodząca od jednego wagonu, po czterokrotnym opięciu koła napędowego o średnicy 2 m i pomocniczego, także o średnicy 2 m, zainstalowanych na górnej stacji kolejki, wraca do drugiego wagonu. Stąd jazda odbywa się wahadłowo – jeden wagonik jedzie w dół i równocześnie drugi wagon podąża w górę. Obydwa wagony mijają się w połowie trasy dzięki zainstalowaniu w torze mijanki.

Zgodnie z obowiązującymi wtedy w Szwajcarii przepisami, odstęp osi obu torów na mijance wynosi 2,7 m, co daje 60 cm wolnej przestrzeni pomiędzy ścianami mijających

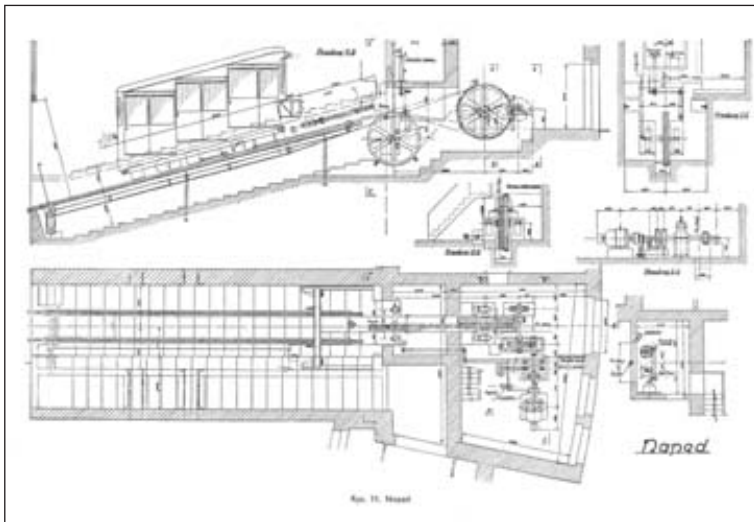
<sup>5</sup> „Podtatrze” z wiosny 1986, s. 122 podaje następujące parametry odległościowe: długość trasy w poziomie 624,63 m, długość trasy po terenie 642,058 m, różnica wysokości 148,57 m.

<sup>6</sup> APNS, AmK 466: A.Gadomski *Kolejka górską na szczyt Góry Parkowej w Krynicy* [w:] „Wiadomości Zdrojowe”, Krynica 27 stycznia 1938 r.

<sup>7</sup> APNS AmK 466: Pismo L.III/5/36/37 LPT do Urzędu Gminnego w Krynicy-Zdrój z dn. 25.03.1937 r.

się wagoników.<sup>8</sup>

Stacja napędowa została wyposażona w trójfazowy silnik elektryczny Brown-Boveri o mocy 85 KM, napędzający poprzez reduktor koło napędowe. Na wale silnikowym zainstalowano hamulce szczękowe: jeden – do hamowania wagonów podczas wjazdu na stację i unieruchamiania podczas postoju oraz drugi – jako samoczynny hamulec ciężarowy, działający w przypadku zbyt szybkiego wjazdu wagonika na stację, hamujący wagony i napęd, działający także w razie przerwy w dostawie prądu. Pulpit sterowniczy w maszynowni wyposażono w szybkościomierz, woltomierz i amperomierz oraz lampkę sygnalizującą wjazd wagonika na stację.



Zespół napędowy kolejki zamontowany na górnej stacji.

Źródło: inż. E. Raabe *Kolej górską w Krynicy* [w:] „Kolejowy Przegląd Techniczny”, maj-czerwiec 1938 r.

Założono szerokość toru 1000 mm. Szyny o specjalnym profilu – z klinową główką, o szerokości główki 47 mm i całkowitej wysokości 126 mm, szerokości stopy 100 mm i ciężarze 29,4 kg/m – zostały zamocowane do stalowych podkładów o szerokości 1700 mm i ciężarze 20,33 kg/m<sup>9</sup>. Tak zmontowane przesła torowe mają na swej dwunastometrowej długości 11 podkładów, przy czym skrajne podkłady znajdują się na końcach przęsła, przez co powstaje złącze podparte. Co jakiś czas zastosowano bloki kotwiące przesła, zapobiegające zsuwaniu się toru w dół stoku. Pośrodku każdego przęsła, pomiędzy dwoma podkładami, na stalowych taśmach zamocowano po dwa krążki prowadzące obie liny, co dla całej trasy dało łącznie 113 sztuk. Krążki wykonano jako składane, z wieńcami przykręcanymi za pomocą śrub, przez co wieńce te mogły być łatwo wymie-

<sup>8</sup> Inż. Eugeniusz Raabe *Kolej górską w Krynicy* [w:] „Inżynier Kolejowy” nr 3/ 1938 s. 105.

<sup>9</sup> 114 szt. tych szyn sprowadzonych przez firmę von Roll kosztowało 18.817,50 zł, podkłady 9.708,79 zł; APNS AmK 466: Sprawozdanie finansowe Kolejki Górskiej w Krynicy Sp. z o.o. w Warszawie, sporządzone na dzień 19 grudnia 1937 r.

niane. Krażki zamontowano na osiach poprzez łożyska kulkowe. Tor został ułożony na podsypce z tłuczni z wyjątkiem wiaduktów żelbetowych, gdzie zastosowano podkłady kątowe, zabetonowane częściowo i zakotwione śrubami w podłożu. Ponadto na obu stacjach końcowych szyny ułożono na dźwigarach stalowych, pozostawiając poniżej toru przestrzeń dla dostępu do podwozi wagoników od spodu, celem umożliwienia przeglądów i napraw.



Stare, zużyte, oryginalne szyny klinowe firmy Von Roll znalazły zastosowanie do budowy ogrodzenia wzdłuż trasy kolejki. Fot. L.Zakrzewski 2007 r.

Do napędu wagoników zastosowano linę stalową plecioną, zbudowaną z sześciu splotów, każdy po 9 drutów wewnętrznych średnicy 1,95 mm, 9 drutów wewnętrznych średnicy 0,92 mm i drutu rdzeniowego o średnicy 1,8 mm. Średnica zewnętrzna liny – 22 mm; ciężar 1,85 kg/m.b. Wytrzymałość na zerwanie dla tej liny wynosiła 25 ton.<sup>10</sup>

Wzdłuż trasy kolejki poprowadzono trzy przewody na izolatorach zamocowanych do drewnianych słupów – górny przewód połączony z dzwonkiem sygnałowym na stanowisku motorniczego, dolny – telefoniczny, łączący telefon na stanowisku w maszynowni z aparatem na peronie dolnej stacji, przewód środkowy dający połączenie z wagonikami w przypadku ich zatrzymania na trasie (zakładało się specjalnie ukształtowany pręt na środkowy drut, uzyskując przez to podłączenie aparatu telefonicznego znajdującego się na stanowisku maszynisty z maszynownią albo rolkę pręta kontaktowego, umieszczonego na czołowej ścianie wagonika na drut górny, powodując zadziałanie sygnału

<sup>10</sup> „Podtatrze” z wiosny 1986, s. 122 podaje, że obecnie stosuje się linę o symbolu S6x19+Ao, tzn. składającą się z 6 splotów jednokrotnych, zwitych najpierw z 9 drutów, a następnie śrubowo dookoła rdzenia o wytrzymałości na zerwanie 33,5 t.

dzwonowego w maszynowni).

Jeśli chodzi o wielkości eksploatacyjne, to zaplanowano wykonanie wagonów o pojemności 50 osób, co – przy założonym czasie jazdy 3 min i minimum 1,5 min przerwy – dawałoby 13,5 przejazdów na godzinę i w efekcie umożliwiłoby przewiezienie na szczyt powyżej 600 osób w ciągu godziny (oczywiście taka sama liczba osób mogłaby jednocześnie zjechać na dół). Szybkość jazdy wyniosłaby 4 m/s.

Początkowo rozpatrywano ofertę firmy Bleichert z Lipska, ale jednak przetarg wygrała szwajcarska spółka, przedstawiając także korzystne rozwiązania kredytowe przy dostawie urządzeń. Jednym z warunków była spłata dostarczanego wyposażenia kompensatami za eksportowane polskie surowce – takie jak oleje mineralne, stal, węgiel, oraz udział w budowie torowiska i budynków stacyjnych, z wykorzystaniem miejscowej siły roboczej. Firma Ludwig Von Roll, Towarzystwo Akcyjne dla Przedsiębiorstw Komunalnych w Zurychu (Gesellschaft der von Roll'schen Eisenwerke Giesserei, Zurich), zobowiązała się dostarczyć aparaturę elektryczną i urządzenia mechaniczne w tym także szyny, podkłady i złączki.

Wagony o konstrukcji szkieletowej, stalowe, mogą pomieścić 50 osób w trzech przedziałach i konduktora. Pudło wagonu zostało połączone z podwoziem ściąganymi. Do każdego z przedziałów, położonych względem siebie schodkowo, prowadzą oddzielne drzwi, usytuowane po stronie peronów. Górna część pudeł jest przeszklona. Wewnątrz zainstalowano elektryczne oświetlenie z 24 V akumulatorów ładowanych z agregatu podczas postojów na stacjach końcowych. Zimą przewidziano ogrzewanie wagoników poprzez podłączanie wagonu do gniazd zasilających podczas postoju na stacjach. Każdy wagon wyposażono w tym celu w 3 grzejniki elektryczne i gniazda wtykowe na czołowej ścianie wagonu. Na przednich ścianach wagoników zainstalowano reflektor ponad górnymi oknami i kosze do transportu sprzętu zimowego.



1938 r. Wagonik KGK nr 1 wyrusza na szczyt Góry Parkowej.

Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego



W razie zerwania liny zadziała szybko działający hamulec szczękowy. Wagony mają także hamulec ręczny, obsługiwany ze stanowiska konduktora za pomocą korby. Aby uniknąć uszkodzenia wagonu w razie przejechania punktu końcowego, na końcach trasy zainstalowano zderzaki cierne, zbudowane z ruchomej belki zderzakowej z dwoma zderzakami sprężynowymi. Do przesunięcia belki konieczny jest nacisk około 7 ton.

### Do akcji wkraczają inżynierowie architektki

Wstępne projekty budynków przygotowała LPT, jednak inż. arch. Winkler z Komisji Zdrojowej, po zapoznaniu się z nimi, stwierdził, że uwzględniają one jedynie potrzeby ruchu kolejki, a nie biorą pod uwagę stworzenia dodatkowych pomieszczeń na cele leczniczo-sportowe i turystyczne, np. przy stacji na Górze Parkowej. Wniósł o skorzystanie z pomocy Biura Regulacji przy Komisji Zdrojowej, którym kierował, obiecał dostarczyć także szkice koncepcyjne i wziąć udział w opracowaniu szczegółowych planów.

W budynku dolnej stacji kolejki, położonym na wysokości 584,23 m n.p.m., o całkowitej kubaturze 925 m<sup>3</sup> (przy czym kubatura hali wjazdowej wynosi 390 m<sup>3</sup>, a kubatura samego budynku 535 m<sup>3</sup>), oprócz pomieszczeń niezbędnych dla prowadzenia ruchu, przewidziano miejsce na szatnię, saneczkarnię, warsztat naprawczy dla sanek i nart oraz skład. W razie dłuższych przerw w funkcjonowaniu kolejki przewidziano zamykanie dolnej hali wjazdowej.



1938 r. Dolny budynek kolejki w pełnej krasie.

Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego

Budynek górnej stacji kolejki, położony na wysokości 732,80 m n.p.m., wykonano jako znacznie większy, bo o całkowitej kubaturze 2085 m<sup>3</sup>, przy czym kubatura hali wjazdowej wynosi 500 m<sup>3</sup>, a kubatura samego budynku 1585 m<sup>3</sup>. W podziemiu tego budynku wykonano pomieszczenia gospodarcze, w przyziemiu kuchnię dla kawiarni

i restauracji, kotłownię, mieszkanie dozorczy, pomieszczenie transformatora, maszynownię i poczekalnię. Z poczekalni podróżni wychodzili na obszerny taras i do sali restauracyjnej. Doprowadzono wodę z sieci miejskiej, a także podłączono budynek do sieci kanalizacyjnej.

Po stronie drzwi wagonów wykonano peron dla podróźnych w kształcie płaskich schodów.

Energię do napędu urządzeń kolejki dostarczono linią wysokiego napięcia do górnej stacji kolejki na Górę Parkową z elektrowni Zakładu Zdrojowego.

Budynki kolejki wykonało Biuro Budowlane inż. Zarzycki z Krakowa.<sup>11</sup>

Całkowity koszt budowy kolejki wyniósł 625.000 zł, a przewidywane koszty eksploatacyjne, łącznie z kosztami konserwacji urządzeń, oszacowano na 40.000 zł<sup>12</sup>.

## Otwarcie kolejki

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, plany kolejki zostały wyłożone w Zarządzie Miejskim w Krynicy w dniach 4 – 17 października 1937 r. celem zebrania wniosków i uwag dotyczących projektu. Spółka wniosła następnie podanie do Ministerstwa komunikacji o udzielenie koncesji na budowę i eksploatację kolei linowo-terenowej użytku publicznego. Na tej podstawie w dniu 24 listopada 1937 r. przedstawiciele wojewody krakowskiego, na wniosek Ministerstwa Komunikacji, dokonali „dochodzenia komisyjnego” projektu budowy, zgodnie z ustawą o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie z 17.03.1932 r., wydając opinię „o projektowanej budowie kolei i przedstawionych wnioskach w szczególności o kierunku kolei i położeniu stacji.”<sup>13</sup>

Otwarcia kolejki dokonał w dniu 19 grudnia 1937 r. o godzinie 11.00 jej inicjator, wiceminister inż. Aleksander Bobkowski. Poświęcenia nowo otwartej inwestycji dokonał ks. proboszcz Roman Duchiewicz.

Pierwsi goście wyjechali kolejką na szczyt Góry Parkowej, gdzie w niewykończonych jeszcze pomieszczeniach stacji odbyła się uroczystość otwarcia kolejki. Budowa tej kolejki była jedną z najważniejszych inwestycji Ligi Popierania Turystyki w tamtym czasie.

W ciągu pierwszych 10 dni z nowej atrakcji Krynicy skorzystało 3.437 osób, w styczniu 1938 r. – 11.460, w lutym 1938 r. kolejka przez pierwsze 10 dni przewiozła 4.059 pasażerów, a do chwili wybuchu wojny skorzystało z niej ponad 150.000 pasażerów. W sezonie otwarcia cena biletu wynosiła 80 gr, a 50 gr dla narciarzy zrzeszonych w Polskim Związku Narciarskim.

<sup>11</sup> Inż. Eugeniusz Raabe, *Kolej górską w Krynicy* [w:] „Inżynier Kolejowy” nr 3/ 1938 s. 115.

<sup>12</sup> Inż. E. Raabe, *Kolej górską w Krynicy* [w:] „Kolejowy Przegląd Techniczny”, rok VIII, Warszawa, maj-czerwiec 1938 r. nr 5 i 6 s. 19–28.; APNS AmK 466: Generalny kosztorys [wykup gruntów – 5.520 zł, roboty ziemne – 20.000 zł, belki oporowe do zakotwienia toru – 1.600 zł, wiadukty kolejowe żelbetowe – 10.400 zł, wiadukty drewniane – 9.000 zł, nawierzchnia (bez szyn, podkładów i złączek) – 14.000 zł, budynki stacyjne – 67.800 zł, wodociąg i instalacje – 35.000 zł, urządzenia mechaniczne i elektryczne (z szynami, podkładami i złączkami) prod. Von Roll – 220.000 zł, instalacja elektryczna i sygnalizacyjna – 25.000 zł, dowóz, cło i montaż części specjalnych – 45.000 zł, inne roboty (odwodnienia, nasypy zjazdowe, fundamenty pod maszyny) – 46.680 zł, koszty administracyjne, amortyzacja, fundusz renowacyjny i dozór – 50.000 zł; razem 550.000 zł].

<sup>13</sup> APNS, AmK 466: Pismo wojewody do Zarządu Miasta Krynicy z 8 listopada 1937 r.



19 grudnia 1937 r. Po poświęceniu kolejki.  
Pierwsi goście na górnej stacji.  
Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego



19 grudnia 1937 r. Otwarcie kolejki. Przemawia inż. Leon Nowotarski.  
Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego

W roku 1938 uzyskano 148.236,66 zł wpływów z eksploatacji kolejki – 120.143,80 zł ze sprzedaży biletów, 17.369,65 z dzierżawy restauracji, 3.982,00 (!) z wypożyczenia leżaków, resztę z dzierżawy innych obiektów KGK. Zysk wyniósł 55.249,38 zł.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> APNS, AmK 466: Bilans Kolei Górskiej w Krynicy Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie na dzień 31 XII 1938 r.

Personel techniczny stanowiło dwóch konduktorów stałych, dwóch konduktorów sezonowych, maszynista, zastępca maszynisty, dwóch dozorców i robotnik torowy, obsługujący rolki nośne.

W roku 1939 tak reklamowano kolejkę:

*KOLEJ GÓRSKA w KRYNICY. Długość trasy 700 m, różnica wzniesień 160 m, stacja szczytowa na GÓRZE PARKOWEJ 741 m n.p.m. Wspaniały widok na Tatry. – Piękne tereny spacerowe. Urządzenia sportowo-lecznicze. Kawiarnia. – Restauracja. – Dancing. – Leżakowanie.*

Bilet normalny w górę kosztował 1,00 zł, ulgowy 70 gr, w dół odpowiednio 50 i 30 gr, bilet normalny w obie strony 1,20 zł, a ulgowy 90 gr. Można było wykupić także bilet abonamentowy za 10 zł (8 zł ulgowy), uprawniający do 20 przejazdów w dowolnym kierunku (ważny przez 15 dni od daty wystawienia). Ulgi na przejazdy przysługiwały dzieciom do lat 10, młodzieży szkolnej za okazaniem legitymacji uczniowskiej upoważniającej do ulg PKP, członkom Polskiego Związku Narciarskiego i związków narciarskich: bułgarskiego, czeskiego, francuskiego, greckiego, holenderskiego, niemieckiego i węgierskiego oraz dziennikarzom należącym do Syndykatu Dziennikarzy (za okazaniem legitymacji członkowskiej). Za przewóz bagażu, wózka dziecięcego, psa trzeba było zapłacić 50 gr. Przewóz nart i sanek dokonywany był bezpłatnie.



1938 r. W zimowej scenerii wagoniki wywożą narciarzy na szczyt.

Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego

W sezonie letnim kolejka kursowała od godziny 8 rano. Kolejkę uruchamiało się w przypadku zebrania się na jednej ze stacji wyjazdowych co najmniej 5 osób.<sup>15</sup>

„Wiadomości Zdrojowe” z 27 stycznia 1938 r. pisały:

*Tak więc projekt budowy kolejki doskonale się schodzi z istniejącym już torem saneczkowym, pomijając już walory widokowe Góry Parkowej, spacerowe oraz komunikacyjne z przyszłym osiedlem Krynicy, które się napewno pobuduje na południowych zboczach Góry*

<sup>15</sup> *Urzędowy rozkład jazdy i lotów. Okres letni 1939.* Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji. Nakładem Polskiego Towarzystwa Księgarni Kolejowych „Ruch”.

*Parkowej. Ta bowiem góra to jeden wspaniale urządzone krynicki park leśno klimatyczny z szeregiem pięknych chodników, którymi rozmaicie można dostać się na szczyt.*<sup>16</sup>



1937 r. Dworzec i kawiarnia Kolei Górskiej na szczycie Góry Parkowej nocą.  
Fot. St. Mucha. Udostępniona dzięki uprzejmości PKL Góra Parkowa za pośrednictwem Piotra Ruckiego

## Nadeszły lata okupacji

Dnia 3 września 1939 roku kierownictwo Kolei Górskiej w Krynicy, zgodnie z decyzją Zarządu spółki, przekazało Zarządowi Miejskiemu całość majątku – oba budynki z wyposażeniem oraz torowisko z wiaduktami i wagonami, ustanawiając dwóch dozorców – Tadeusza Lecznara przy stacji górnej i domu administracyjnym oraz Stanisława Zulickiego przy stacji dolnej. W grudniu na wniosek komendanta miasta, KGK wypożyczyło 5 pieców do ogrzewania dla Zakładu Ubezpieczeń Społecznych – dla sanatorium „Lwigród”.

Po przeprowadzeniu w dniach 17-19 stycznia 1940 r. komisyjnego spisu inwentarza pod przewodnictwem Zbigniewa Oppmana, przekazano urządzenia stacji górnej KGK w opiekę Antoniemu Maciejowskiemu. Stwierdzono uszkodzenie pieców na stacji górnej, rozsadzonych przez zamarzniętą wodę, a także brak elementów napędu – głównej osi z kołem zębatym, tarczami hamulcowymi, łożyskami i regulatorem szybkości, brak szeregów hamulcowych z dźwigniami i uchwytami, elektromagnesu do hamulca automatycznego, tablic rozdzielczych z pulpitu maszynowni, tablic telefonicznych, regulatorów szybkości dojazdowej. W wagoniku nr 1 odnotowano brak koła do hamulca ręcznego, klucza dźwigni hamulca automatycznego, kijków stykowych do telefonów, kluczy do kijka stykowego, pedału hamulca automatycznego i skrzynki narzędziowej. Części te, co zostało odnotowane w protokole, zostały wywiezione na tereny znajdujące się obecnie

<sup>16</sup> APNS, AmK 466: A.Gadomski *Kolejka górską na szczyt Góry Parkowej w Krynicy* [w:] „Wiadomości Zdrojowe”, Krynica 27 stycznia 1938 r.

pod okupacją sowiecką.

Ogrzewalnia, kuźnia polowa, obserwatoria, maszynownia i warsztat przetrwały w miarę z kompletnym inwentarzem; odnotowano braki w narzędziach. T. Lecznarowicz tłumaczył, że części z nich nie przekazano mu, natomiast imadło i szlifierkę zabrano do prac przy odbudowie tunelu w Żegiestowie. W magazynie pod hangarem odnotowano skład części do budowy toru. W sali restauracyjnej, oprócz wyposażenia należącego do firmy „Żywiec Okocim”, odnotowano 190 sztuk leżaków z podnózkami. W drewnianej szopie spisano pozostawione tam skrzynki na kwiaty, ramy do leżaków, ławki i stoliki, różnego rodzaju drewniane listwy. Urządzenia z ogródka dziecięcego złożono w osobnym drewnianym budynku.

Spis inwentarza przeprowadzono także dla urządzeń stacji dolnej, pozostawiając jako dozorcę Stanisława Zulickiego, przekazując inwentarz w opiekę Antoniemu Maciejowskiemu. Zanotowano brak części wyposażenia w wagoniku nr 2, zdemontowanego i wywiezionego we wrześniu 1939 r., wybite były tam także dwie szyby – według relacji Zulickiego podczas wypadku jeszcze przed wybuchem wojny.<sup>17</sup>

O tym, w jaki sposób skompletowano brakujące elementy urządzeń napędowych i kiedy kolejkę uruchomiono ponownie, nie znalazłem niestety informacji. Pewne jest jedno – Krynica została przeznaczona na miejsce rekonwalescencji i pobytu jedynie dla osób narodowości niemieckiej. 15 listopada 1939 roku „Warschauer Zeitung” podał do wiadomości zarządzenie przeznaczające domy wypoczynkowe i sanatoria w Krynicy i Zakopanem dla potrzeb rannych żołnierzy Wehrmachtu oraz rodzin żołnierzy i członków SS, którzy polegli podczas wojny.<sup>18</sup> Dodatkowo w Krynicy pojawili się niemieccy sojusznicy – Ukraińcy z formacji SS i policji ukraińskiej. Niemcom zależało szczególnie na przywróceniu sprawności kolejce, stanowiącej atrakcję dla wypoczywających tam żołnierzy – kolejka została uruchomiona.

## **W latach powojennych – do upaństwowienia kolejki**

W roku 1945 Ministerstwo Komunikacji zarządzeniem z dnia 18 lipca, ustanowiło przymusowy zarząd państwowy nad urządzeniami turystycznymi – dotyczyło to także kolejki na Górę Parkową. Co ciekawe powołano się na dekret z 16 grudnia 1918 r. w przedmiocie przymusowego zarządu państwowego i rozporządzenie Prezydenta RP z 28 grudnia 1934 r.! Zarządcą państwowym nad koleją ustanowiono Ministerstwo Komunikacji – Wydział Turystyki Ogólnej i Akwizycji. Kolej została uruchomiona ponownie dnia 1 czerwca 1946 roku.

Przejęciem kolejki na rzecz państwa zajmowała się Główna Komisja do spraw upaństwowienia przedsiębiorstw w Warszawie, podejmując w dniu 28 października 1947 r. na swym posiedzeniu postanowienie nr I.A.101/46 mówiące, że „przedsiębiorstwo komunikacyjne pn. Kolej Górską w Krynicy – Spółka z ogr. odpow. (...) zostało przejęte na

<sup>17</sup> APNS, AmK 466: protokoły odbioru urządzeń kolejki ze stycznia 1940 r.

<sup>18</sup> Małgorzata Żymiałkowska, *Kronika Ziemi Sądeckiej 1939-1945* [w:] *Okupacja w Sądecczyźnie*, Gł. Komisja Badania Zbrodni Przeciw Narodowi Polskiemu, Warszawa 1979, s. 321.

własność Państwa”. Nie objęło to części przedsiębiorstwa odpowiadającej 10% udziałowi w spółce, posiadanemu przez Gminę Krynica.

Zarząd Miejski w Krynicy, czując się pokrzywdzonym wobec takiej decyzji, pomijającej miasto jako współwłaściciela, przesłał w dniu 3 kwietnia 1948 r. pismo do Ministerstwa Komunikacji, z wnioskiem o przejęcie kolejki na własność miasta Krynicy.

Departament Organizacyjno-Prawny Ministerstwa Komunikacji w piśmie z 29 maja tegoż roku odmówił tej prośbie:

*(...) gdyż kolej ta jak również i koleje górskie w Zakopanem stanowią jeden z istotnych instrumentów polityki turystycznej w skali państwowej i w związku z tym powinny być eksploatowane przez Państwo, a ponadto za eksploatację tych kolei przez jeden wspólny organ Państwa przemawiają względy organizacyjne i techniczne.*<sup>19</sup>

Nic dziwnego, gdyż 12 kwietnia 1948 r. PKL zostały podporządkowane Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie.

W odpowiedzi na to Miejska Rada Narodowa w Krynicy w dniu 26 lipca 1948 r. podjęła uchwałę o przejęcie w zarząd kolejki, uzyskała poparcie Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Nowym Sączu, z dnia 22 września i stosowne pisma przesłała do Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie.<sup>20</sup> Jednak miasto Krynica, mimo usilnych zabiegów, nie stało się właścicielem kolejki.

## Dalsze losy kolejki

26 kwietnia 1957 r. PKL zostały podporządkowane bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji – Centralnemu Zarządowi Kolei Dojazdowych. Z dniem 1 lipca 2000 r., decyzją Zarządu PKP, Państwowe Koleje Linowe uległy restrukturyzacji i zostały przekształcone w Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. Przedsiębiorstwem kieruje jednoosobowy zarząd, a władze spółki stanowią Zgromadzenie Wspólników, Rada Nadzorcza, Zarząd i kierownicy jednostek.

W okresie powojennym przewozy wzrastały od 28.000 pasażerów w 1946 r., poprzez 229.000 osób w 1948 r., 395.600 osób w 1950 r., 502.200 przewiezionych w 1960 r., 638.400 osób w 1970 roku<sup>21</sup>. Tylko w trzech latach 1957-1960 kolejka krynicka przewiozła 6,2 mln pasażerów.<sup>22</sup>

Obecnie dziarska jubilatka trzyma się całkiem nieźle, ciesząc się niesłabnącą popularnością. Kursuje w godzinach 9.00 – 22.00. Bilet normalny w górę kosztuje 5 zł, ulgowy 3 zł.

<sup>19</sup> APNS, AmK 466: Pismo 1.3-14/39/48 Dep.Org-Prawny Ministerstwa Komunikacji do Zarządu Miejskiego w Krynicy z dn. 29.05.1948 r.

<sup>20</sup> APNS, AmK 466: korespondencja pomiędzy MRN w Krynicy, PRN w Nowym Sączu i UW w Krakowie a Ministerstwem Komunikacji.

<sup>21</sup> Antoni Jackowski, Jadwiga Warszzyńska, *Funkcja uzdrowiskowa i turystyczna regionu muszyńskiego* [w:] „Sąddeckczyzna Południowo-Wschodnia. Tom II. Problemy gospodarki współczesnej”, PWN, Warszawa-Kraków 1979, s. 184.

<sup>22</sup> Praca zbior.: *XXV lat kolei linowych w Polsce*. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1961.

Niestety z Zarządu przedsiębiorstwa Polskie Koleje Linowe Sp. z o.o. w Zakopanem nie udało się uzyskać żadnych informacji, stąd artykuł ten przybliży pierwsze 10 lat funkcjonowania kolejki. Natomiast nie mogłem przedstawić historii tej ciekawej kolejki po roku 1948.

Na zakończenie chciałbym wyrazić podziękowanie wszystkim tym, którzy pomogli mi w zebraniu materiałów oraz dyrektor Lubańskiej, kierującej Biblioteką Miejską w Krynicy, a także pracownikom tejże Biblioteki, Sylwestrowi Rękasowi – kierownikowi Archiwum Państwowego w Nowym Sączu, Leszkowi Migrale – redaktorowi „Almanachu Sądeckiego”, Barbarze Ruckiej, Piotrowi Ruckiemu i Jurkowi Walczykowi z Krynicy.

### ***Od autora:***

Opis techniczny linii został podany według artykułu inż. E. Raabe *Kolej górską w Krynicy* opublikowanego w „Kolejowym Przeglądzie Technicznym” z maja-czerwca 1938 r. nr 5 i 6.



Panorama Krynicy oglądana ze szczytu Góry Parkowej. Na pierwszym planie trasa krynickiej kolejki i część tarasu górnego dworca. Fot. Stanisław Mucha, [w:] Dodatek do nr 245 „Ilustrowanego Kuryera Codziennego” z dnia 5 września 1938 roku.