

Leszek Zakrzewski

JAK KOLEJ ŻELAZNĄ Z MUSZYNY DO KRYNICY DOPROWADZONO CZĘŚĆ II W 100-LECIE OTWARCIA RUCHU NA LINII

W „Almanachu Muszyny” z 1999 roku zakończyłem dzieje kolei lokalnej Muszyna – Krynica w dniu otwarcia tego połączenia dla ruchu pasażerskiego¹. Nadarżająca się okazja uczczenia 100-lecia linii skłoniła mnie do kontynuowania naszej opowieści...

1. Praca kolei w pierwszych latach eksploatacji, gdy poczta przesiada się z konnego wozu do wagonu, a esteci zdobią krynicki dworzec kwiatami

Formalnego, ostatecznego odbioru trasy dokonała „komisya do odbioru dróg, przejazdów i ścieków przy kolei lokalnej Muszyna – Krynica” w dniach od 4–6 lipca 1911 r. Długość eksploatacyjna linii wynosiła 10,026 km, natomiast długość taryfowa 13 km.

Dla potrzeb nowej linii zakłady „Lokomotivfabrik Krauss & Comp., Werk Linz” z Linzu wyprodukowały parowóz serii 97, o numerze fabrycznym 6352/11 (oznaczony później jako 97.255 kkStB i po przejęciu przez PKP TKh12-13) oraz drugi, serii 178, o numerze fabrycznym 6353/10 (oznaczony później jako 178.111 kkStB, po przejęciu przez PKP TKp11-19; wywieziony przez Niemców, otrzymał po roku 1945 numer 92 2207 DB i w październiku 1945 roku został złomowany). Obydwa były oporzędzane i przeglądane w nowosądeckiej parowozowni.

Uruchomione połączenie Krynicy z Muszyną funkcjonowało przez cały sezon letni 1911 roku nienagannie. Aby zamknąć sprawy formalno-prawne w listopadzie 1911 roku podpisano z właścicielami terenów przejętych pod budowę linii kolejowej kontrakty o wykupie gruntów.

Zwierzchność Gminna w trosce o niezakłócone prowadzenie ruchu na linii i usprawnienie organizacji ruchu, pismem do c.k. Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie postuluwała przeniesienie „ogrzewalni” parowozu ze stacji w Muszynie do Krynicy, przez co lokomotywa nie musiałaby odbywać jazdy luzem do pierwszego pociągu, odchodzącego rano właśnie z Krynicy, i powracać luzem do Muszyny po przyprowadzeniu ostatniego wieczornego składu. Mimo oczywistych oszczędności, Dyrekcja nie przychyliła się do propozycji, tłumacząc, że budowa „ogrzewalni” została wcześniej na wniosek Wydziału Krajowego zlokalizowana w Muszynie.

¹ Leszek Zakrzewski, *Jak kolej żelazną z Muszyny do Krynicy doprowadzono*, „Almanach Muszyny” 1999, s. 19–26.

Pierwsze Walne Zgromadzenie „Subskrybentów” akcji Towarzystwa Akcyjnego „Kolej lokalna Muszyna – Krynica” odbyło się 20 kwietnia 1912 r. we Lwowie, ale jako że rok 1911 był rokiem zakończenia budowy i rozpoczęcia eksploatacji kolei, nie analizowano wyników finansowych z wykorzystania linii, skupiając się na problemach uruchomienia kolei.



26 maja 1911 r. Komisja techniczno-policyjna dla odbioru linii kolejowej z Muszyny do Krynicy. Zdjęcie wykonane na stacji kolejowej w Krynicy od strony peronów; stoi pierwszy z lewej burmistrz Muszyny Leopold Hetper, czwarty z lewej inż. Ferdynand Gisman. (Fot. F. Gisman, ze zbiorów Muzeum Regionalnego w Muszynie, udostępnione dzięki uprzejmości Barbary Ruckiej. Sygn. 273/583-11)

Mimo, że Krynica posiadała połączenia pocztowe wozem pocztowym kursującym z Muszyny – zimą trzykrotnie, a latem aż siedmiokrotnie – Zarząd Gminy Krynica-Zdrój wynegocjował w c.k. Dyrekcji Poczty i Telegrafów dla Galicji, wprowadzenie przewozu poczty koleją. Chociaż:

...jedyną bowiem dodatnią stroną użycia kolei lokalnej do przewozu poczty, jaką byłoby przyspieszenie transportu przedstawia się dość skromnie, jeżeli się zważy, że przesyłki pocztowe po przywiezieniu koleją do Krynicy muszą być wyładowane z wozu pocztowego i przewiezione ze stacyi do Urzędu pocztowego (...), postanowiła c.k. Dyrekcya poczty i telegrafów z dniem 1. czerwca [1912] zadość uczynić żądaniu Szanownego Zarządu i zaprowadza z tymże dniem przewóz poczty koleją lokalną.

Aby upiększyć dworzec w Krynicy, Dyrekcja Kolei w Krakowie wyraziła zgodę na przyozdobienie dworca kosztami kwiatów na koszt kolei, lecz odpowiednie zestawy miały być dostarczone przez Zarząd Zdrojowiska.

Pierwszy rok obrachunkowy eksploatacji linii zamknął się korzystnym wynikiem finansowym. Rok 1912 zamknięto nadwyżką 10.418 koron i 82 halerzy, stosunek wydatków (68.397 Kr 98 h) do dochodów (78.816 Kr 80 h) wynosił 86.8%. Przewieziono

52 osoby w klasie I, 6.345 osób w klasie II, 53.646 osób w klasie III i 314 wojskowych, ponadto 185 ton pakunków, 246 ton przesyłek pospiesznych i 14.032 ton towarów. Wśród towarów dominowały materiały budowlane (wapno, cegły, kamień), drewno budulcowe i opałowe, węgiel kamienny i koks, napoje (piwo, spirytus i wino), wyroby młynarskie, wyroby szklane i ceramiczne, stal i wyroby żelazne, zboża, ziemniaki i inne ziemiopłody, sól, nafta i chemikalia. Przewieziono w ilościach do 10 ton lnu, konopi, minerałów, skór surowych i garbowanych oraz śledzi. Transportowano także tłuszcze, „żywice wszelkiego rodzaju”, „towary łokciowe i galanteryjne”, „ambalaż wszelkiego rodzaju”, zwierzęta żywe, buraki i przesyłki administracyjne. Towary, których nie udało się zakwalifikować do poszczególnych grup, podsumowano w zestawieniu „reszta przypadająca na różne artykuły”, a było tego 1.237 ton.

Rok 1913 przyniósł stratę w wysokości 6.411 koron i 35 halerzy. Stosunek wydatków (80.820 Kr 41 h) do dochodów (74.409 Kr 6 h) wyniósł 108.62%, wzrosły zwłaszcza wydatki na centralny zarząd, nadzór i konserwację linii, na obsługę stacji i pociągów, obsługę parowozów i utrzymanie taboru. Ponadto – po podsumowaniu kosztów budowy linii – okazało się, że w stosunku do ustalonego kapitału zakładowego w wysokości 1.400.000 koron, przekroczyły one sumę 1.800.000 koron, głównie ze względu na wzrost kosztów materiałów i robocizny. Przewieziono 96 osób w klasie I, 5.439 osób w klasie II, 46.750 osób w klasie III i 195 wojskowych. W tym roku przewieziono 176 ton pakunków, 191 ton przesyłek pospiesznych i 9.374 ton ładunków – z grup materiałów jak w roku poprzednim. Wśród kosztów policzono w tymże roku 21 Kr 8 h za „usuwanie uszkodzeń korpusu kolejowego, powstałych wskutek wykolejeń i złamań osi”, można więc domniemywać, że w 1913 roku wydarzyło się na linii jakieś wykolejenie.



Tendrzak typu Cn2t. Parowóz 97.255 od roku 1911 obsługiwał linię kolei Muszyna – Krynica (fot. Internet TKh12-6322, obecnie w skansenie w Tarnowskich Górach)

W 1914 roku na linii Muszyna – Krynica, według tabeli 22a „Rozkładu jazdy pociągów osobowych i pośpiesznych w Galicji i Bukowinie”, kursowało 5 par pociągów osobowych: sezonowy Lwów – Krynica (6717/6718), Kraków – Krynica (6715/6716), Tarnów – Krynica (6713/6714), sezonowy Nowy Sącz – Krynica (nr 626/6725 do Krynicy i 6728/627 do Nowego Sącza), kursujący w niedziele i święta, oraz sezonowy Muszyna – Krynica (nr 6711/67120 – od 1 maja do 30 września).

2. Lata I wojny światowej, która pośrednio odcisnęła także swoje piętno na kolei lokalnej, a wojsko jeździło i nie płaciło

Konflikt światowy wybuchł nagle. Niebawem, w wyniku ponoszonych klęsk przez wojska austro-węgierskie, w listopadzie 1914 roku Rosjanie zatrzymali się na linii Kalisz – Częstochowa – Wolbrom – Słomniki – Nowe Brzesko – Nowy Sącz – Grybów – Konieczna – łuk Karpat. Sztab frontu przeniósł się z Przemyśla do Nowego Sącza i dalej do Cieszyna.

W wojennym rozkładzie jazdy w 1914 roku nie uwzględniono linii lokalnej Muszyna – Krynica; ruch zamknięto tu już w czasie mobilizacji.

W październiku 1914 roku nastąpiła całkowita ewakuacja personelu i wyposażenia.

Ziemię Sądecką broniła 3 armia gen. Svetozara Boroewicia, ze strony rosyjskiej nacierała 8 armia gen. Brusilowa. Dolinę Popradu kontrolowała 4 Dyw. Kawalerii gen. mjr. O. Berndta, blokując drogi z Nowego Sącza do Preszowa. 2 grudnia rozpoczęła się operacja łapanowsko-limanowska. 7 grudnia ze Starej Lubowli wyruszyło Doliną Popradu 8 szwadronów, 3 bataliony i 2 baterie artylerii z 4 DK. Koleją spod Przełęczy Użockiej przerzucono 38 DPH gen. mjr. von Nagy’ a, a spod Przełęczy Dukielskiej kombinowaną DPH gen. dyw. Kornhabera v. Pilis, które to oddziały zostały wyładowane z transportów wprost na szlaku pomiędzy Orlovem a Leluchowem i z marszu weszły do akcji. 8 grudnia oddziały 38 Dywizji Piechoty gen. Paula von Nagy przelamały obronę Rosjan, wypierając ich z Muszyny, kombinowana dywizja gen. Kornhabera von Pilis atakiem poprzez Przełęcz Tylicką zajęła Krynice, oddziały 4 DK atakowały w kierunku Starego Sącza na dobrze umocnione pozycje przeciwnika. Operacja limanowsko-łapanowska zakończyła się zwycięstwem wojsk austriackich².

W trakcie ofensywy pod Limanową *k.u.k. Feldtransportleitung* dostrzegło potrzebę wykorzystania linii Muszyna – Krynica, zaprowadzono więc tutaj specjalny wojenny rozkład jazdy. Do 20 kwietnia 1915 r. kursowały dwie pary pociągów (6711/6712, 6717/6728): pierwszy z nich przyjeżdżał do Krynicy o 4:00, ostatni wyjeżdżał z Krynicy o 22:10. W związku z tym wprowadzono także po raz pierwszy na tej linii służbę nocną personelu, wynagradzaną dodatkowymi kwotami za pracę nocną.

Kursujące pociągi nie posiadały w Muszynie połączeń z pociągami dalekobieżnymi, ruch na tej linii miał więc wtedy tylko znaczenie lokalne i był wykorzystywany głównie przez armię w ramach pogotowia wojennego (*Kriegsbereitschaft*). Miało to jednakże

² Zob. Kazimierz Przyboś, *Walki w Karpatach. Jesień 1914 – wiosna 1915*, „Almanach Muszyny” 2006, s. 131–137; tenże, *I wojna światowa w Muszynie w 1914 roku*, „Almanach Muszyny” 2011, s. 77–94.

swoje znaczenie, ponieważ w czasie od 20 kwietnia 1915 do końca maja 1915 roku stała się Krynica olbrzymim składem materiałów wojennych operującej armii; znalazły tu miejsce magazyny żywności, amunicji, broni, „materiału szanowego”, mundurów, benzyny, piekarnie polowe, 2 lazarety polowe. Zatrzymywały się w Krynicy sztaby korpusów i dywizji, przechodziły kolumny jeńców. Przed ofensywą wiosenną wprowadzono 6 par pociągów, jednakże po przesunięciu się frontu, od 1 czerwca do końca sierpnia 1915 roku kursowały z powrotem 2 pary pociągów, analogicznie jak na początku roku.

Rok 1914 przyniósł stratę w wysokości 21.165 koron i 81 halerzy, stosunek wydatków (79.998 Kr 33 h) do dochodów (58.832 Kr 52 h) wyniósł 136%.

Od 1 września 1915 r. do 30 kwietnia 1916 r. zarządzono ponownie pogotowie wojenne i trzy pary pociągów (6761/6762, 6715/6764, 6717/6728). Ruch odbywał się przy bardzo niskiej frekwencji, stąd od 10 lutego 1916 r. kursowały w ramach pogotowia wojennego tylko dwa pociągi.

Po podsumowaniu wyników finansowych okazało się, że strata w roku 1915 wyniosła 132.955 koron. Przyczyną były przerwy i ograniczenia w cywilnym ruchu wywołane trwającą właśnie wojną światową i prowadzenie przewozów wojskowych, które nie były rejestrowane. Krajowe Biuro Kolejowe we Lwowie przeprowadziło badanie rachunku eksploatacyjnego za rok 1915 i stwierdziło, że za przewozy, wykonywane na rzecz armii, kolej nie otrzymała należnego wynagrodzenia. Na przykład w maju 1915 roku za około 200 pociągów, złożonych łącznie z 429 wagonów pustych i 639 ładownych, którymi przewieziono 3.616 ton ładunków i 4.047 osób, powinno na konto kolei wpłynąć 3.874 Kr, a tymczasem otrzymała ona jedynie sumę 1.764 Kr. Zalecono wystąpienie do „skarbu wojennego” o pokrycie deficytu.

Znacznie wzrosły pobory maszynistów i wydatki na węgiel, a „ponadto do obsługi parowozów używano personelu wypożyczanego, pobierającego podwójne diety względnie różne dodatki wojenne”, ilość kursujących pociągów dochodziła w pewnym okresie roku 1915 do 12 pociągów dziennie, a zimą do 6 (czyli tylu, ile kursowało w sezonie „kąpielowym”).

Po 1 lipca 1916 r. uruchomiono 3 pary pociągów, jednak od 1 listopada 1916 r. zamknięto ruch kolejowy całkowicie na okres zimowy, czyli do 31 marca 1917 r.

Zwierzchność Gminna Krynicy zwracała się z prośbą o uruchomienie chociaż dwóch pociągów kursujących w poniedziałki i czwartki, albo przynajmniej towarowych, ale wobec niemożności przetrzymywania wagonów, o które było bardzo trudno, galicyjski Wydział Krajowy odpowiedział odmownie.

Od 1 czerwca 1917 do 1 listopada 1917 r. kursowały trzy pary pociągów: przyjazd do Krynicy o 6:15, 9:40, 20:00 i wyjazd o 7:30, 10:10, 20:30.

Jesienią roku 1917 sytuacja stała się również niekorzystna dla kolei, ruch został wstrzymany jak w poprzednim sezonie, tj. od 1 listopada 1917 do 31 marca 1918 r. Lokomotywę wynajmowaną od kolei państwowych zwrócono; została ona oddelegowana z macierzystej linii tarnowsko-leluchowskiej. Podróżnych dojazd wozem z Krynicy do Muszyny kosztował już 30 koron (podczas gdy bilet kolejowy III klasy na tym odcinku

kosztował 1 Kr 10 h), ale i za te pieniądze ciężko było czasami wynająć furmankę wobec odczuwanego dotkliwie braku koni rekwirowanych uprzednio przez wojsko.

Naczelnik gminy dr Franciszek Kmietowicz alarmował pismem do Wysokiego Koła Polskiego w Wiedniu:

...Krynica jako pierwsze zdrojowisko w kraju, musi sprowadzać znaczne ilości różnych towarów i materiałów (...). Ponieważ z powodu braku furmanek przewóz towarów i materiałów między Muszyną a Krynica jest zbyt drogi a nawet niemożliwy, interesowani zmuszeni są prosić każdorazowo c.k. Dyrekcyję kolejową o dostawę wagonów do Krynicy lokomotywą sprowadzoną z Nowego Sącza. Chcąc np. wysłać wagon drzewa, musi się dla dowiezienia próżnego wagonu z Muszyny do Krynicy, sprowadzić lokomotywę z Nowego Sącza kosztem około 150 koron. Ponieważ koszt czekania lokomotywy wynosi 6 koron 50 halerczy za każdy kwadrans, przeto po dostawieniu wagonu musi ona wracać do Nowego Sącza i po załadowaniu wagonu znów jechać do Krynicy po wagon załadowany, aby przeciągnąć go do Muszyny. Rezultat jest ten, że dla przewiezienia wagonu na przestrzeni 11 klm. lokomotywa musi przebyć drogę cztery razy między Muszyną a Nowym Sączem po 51 klm. czyli razem 204 klm. za co strona interesowana płaci około 300 koron. Jest to rażące marnowanie węgla, strata czasu maszynisty i palacza, marnowanie smarów i narażanie interesowanych na wysokie koszty przewozu.

Z upływem kolejnych lat wojny ilość kuracjuszy przybywających do uzdrowiska systematycznie wzrastała, stąd też w sezonie letnim ruch kolejowy wznowiono, natomiast problemem teraz stało się zapewnienie odpowiedniego komfortu podróży gościom. Podjęto rozmowy z c.k. władzami wojskowymi o ograniczenie ilości rezerwowanych miejsc dla „osób wojskowych” i przydzielenie tychże dla „cywilnej publiczności”. Do przewozu ciężko chorych przydzielono jeden „wóz specjalny, który jednak przez odnośną fabrykę nie został jeszcze dostarczony”.

Na sezon zimowy 1918/1919 zamierzano wstrzymać ruch podobnie, jak w roku poprzednim. Nauczony doświadczeniem dr Kmietowicz już w połowie lipca apelował do Wydziału Krajowego i c.k. Dyrekcji Kolei o utrzymanie ruchu, podając dość dokładne wyliczenia strat, które poniosła kolej wskutek wstrzymania przewozów w poprzednim sezonie.

Zapewne nie przeczuwał, że będzie to ostatni c.k. listopad dla kolei Muszyna – Krynica.

3. W niepodległej Polsce: ruszają inwestycje, pięknieje Krynica, kolej przechodzi w ręce państwa, a Marszałek z rodziną bywa na zimowisku

Z końcem roku 1918 uzdrowisko krynickie zostało przejęte przez polskie władze; utworzono Państwowy Zarząd Zdrojowy, którego dyrektorem został mianowany inż. Leon Nowotarski.

W roku 1919 rozpoczęto przygotowania do poszerzenia terenu stacji w Krynicy. Zwierzchność Gminna zwróciła się z pismem do dyrekcji kolejowej o wyasygnowanie funduszy na wykup gruntów pod place składowe dla drewna, wybudowanie „ogrzewalni” dla parowozów (powrócił tu problem sprzed wojny z przesyłaniem próżnych składów pociągów do Muszyny), położenie nowych torów, wybrukowanie placów składowych,

ich ogrodzenie i wprowadzenie oświetlenia elektrycznego na całej stacji. Na tę ostatnią inwestycję potrzeba było 60.000 Kr. Problemy kolei lokalnej nie znajdowały jednak zrozumienia u władz kolejowych, gdyż – w sytuacji budowy nowego państwa i scalania linii kolejowych na terenach trzech zaborów – były inwestycje dużo pilniejsze.

W roku 1919 zmarli dwaj ludzie bardzo zasłużeni dla powstania kolei Muszyna – Krynica: dr Henryk Ebers i Bronisław Dembiński. Na ich miejsca w Radzie Zawiadowczej Towarzystwa Akcyjnego Kolei Lokalnej, Wydział Powiatowy zaproponował Adama hr. Stadnickiego – ówczesnego Prezesa Rady Powiatowej, właściciela ziemskiego (m.in. Szczawnicy i dużych obszarów leśnych w paśmie Jaworzyny i Radziejowej w Beskidzie Sądeckim, gdzie w latach dwudziestych założył trzy rezerwaty przyrody) i dra Franciszka Kmietowicza – naczelnika gminy Krynica-Zdrój i pierwszego burmistrza Krynicy.

Kolej przynosiła jeszcze straty, ale narastający ruch osobowy i towarowy niósł nadzieję na polepszenie kondycji finansowej tej linii, która nadal pozostawała w rękach prywatnych jako spółka akcyjna.

W roku 1919 kasa biletowa w Krynicy sprzedała 58.583 bilety, w tym do poszczególnych stacji sprzedano następujące ilości biletów:

| | |
|------------------------------------|--------|
| • II klasy do Muszyny | 621 |
| • II klasy do Muszyny-Miasto | 1.091 |
| • II klasy do Powroźnika | 39 |
| • III klasy do Krynicy-Wsi | 862 |
| • III klasy do Powroźnika | 1.955 |
| • III klasy do Muszyny-Miasto | 15.458 |
| • III klasy do Muszyny | 3.384 |
| • do wszystkich pozostałych stacji | 32.830 |
| • biletów wojskowych | 2.343 |

Ponadto codziennie w punktach ładunkowych na linii wyprawiano przeciętnie 8–10 wagonów różnego towaru.

Gmina Krynica-Zdrój wraz z Komisją Zdrojową dnia 8 kwietnia 1921 r. wykupiły w całości przynależne im akcje spółki na kwotę 39.400 K (Komisja Zdrojowa) i 16.600 K (gmina).

Postępująca inflacja i wzrastająca w wolnym tempie frekwencja kuracjuszy przybywających do Krynicy powodowały powstawanie strat w działalności towarzystwa. I tak rok 1922 zamknął się niedoborem w wysokości 7,747 mln marek polskich, zaś rok 1923 – 3.045 mln Mkp. Rokiem przejściowym był rok 1924, a od roku 1925 kolej lokalna odnotowywała już zyski ze swojej działalności. Duży udział w tym rozwoju miała ustawa zdrojowa z 22 marca 1922 r. (znowelizowana w roku 1928), która objęła początkowo Krynice i Żegiestów, a w latach trzydziestych również Muszynę.

Realizowany w Krynicy program przebudowy i unowocześniania uzdrowiska nie ominął także kolei. W roku 1925 cały zysk Komisji Zdrojowej z roku poprzedniego w wysokości 54.897 złp przeznaczono jednomyślnie na inwestycje w obrębie stacji kolejowej: remont zbyt ciasnego już budynku stacyjnego, powiększenie magazynu towarowego i dodanie jednego toru.

Równocześnie zwiększono atrakcyjność przejazdów koleją poprzez wprowadzenie specjalnej taryfy zniżkowej dla osób powracających z uzdrowisk. Dotyczyło to przejazdów pociągami osobowymi i mieszanymi na odległość większą niż 100 km. Dla biletu III klasy ulga wynosiła połowę ceny biletu IV klasy dla tej samej odległości przejazdu, dla biletu II klasy – odpowiednio 50% ceny biletu III klasy itd.

W I kwartale 1926 roku powstał ciekawy pomysł. Powołując się na ustawę z dnia 14 października 1921 r. (Dz.U.RP Nr 88, poz. 646) o udzielaniu koncesji na prywatne koleje żelazne, inż. J. Barut z Gorlic zwrócił się z prośbą o zezwolenie na przeprowadzenie studiów do projektu przedwstępnego linii kolejowej z Gorlic (lub Moszczenicy Małopolskiej) doliną Ropy przez gminy: Ropicę Polską, Szymbark, Ropę, Łosie, Klimkówkę, Uście Ruskie, Hańczową do Wysowej i stamtąd, poprzez przysiółek Hutę Wysowską, do Krynicy. W odpowiedzi Ministerstwo Kolei Żelaznych udzieliło gminie Gorlice i inż. Barutowi zgody na poprowadzenie takich prac. Dalsze losy tej ciekawej inicjatywy nie są niestety znane.

Tymczasem, wychodząc naprzeciw potrzebom rozwijającego się nadal kurortu, Dyrekcja Kolei Państwowych w Krakowie postanowiła dokonać rozbudowy stacji Krynica, zgodnie z otrzymywanymi od pewnego czasu sugestiami. 11 października 1926 r. o godz. 10 odbyła się w Krynicy „polityczna komisja obchodowa wraz z rozprawą wywłaszczeniową w sprawie projektowanej przez DKP Kraków rozbudowy stacji Krynica w km. 10.3 – 10.8”. Sprawa nie była jednak taka prosta i czynności związane z wywłaszczeniem i ustaleniem stawek za przejęte przez kolej ziemie ciągnęły się jeszcze przez kilka lat.

W międzyczasie postanowiono zlikwidować przystanek osobowy Krynica-Wieś i wprowadzić zmianę nazwy stacji Krynica na Krynica-Zdrój. W tym celu w dniach 12–30 kwietnia 1928 r. przeprowadzono „dochodzenie komisyjne”, nazwa stacji w Krynicy nie zyskała dodatku „Zdrój”, a przystanek osobowy Krynica-Wieś zlikwidowano dopiero w 1951 roku poprzez wykreślenie w rozkładzie jazdy czasów zatrzymania pociągów na tym przystanku.

Z początkiem stycznia 1929 roku rozpoczęto ponownie akcję wywłaszczania gruntów pod rozbudowę krynickiej stacji, a komisję obchodową zwołano powtórnie w sierpniu tegoż roku. Podczas negocjacji piętnastu właścicielom gruntów zaproponowano wykup działek po 15 zł/m², a ośmiu właścicielom po 8 zł/m². Nie dało to spodziewanych rezultatów; termin podpisania umów określono na marzec 1930 roku. W lipcu wydano obwieszczenie o zamiarze wybudowania magazynu towarowego i ładowni.

Z końcem roku 1930 Ministerstwo Komunikacji zawiadomiło Zarząd Towarzystwa Kolei Lokalnej Muszyna – Krynica o decyzji przejęcia przez państwo kolei z dniem 1 stycznia 1931 r.; nie doszło to jednak do skutku i państwo wykupiło tę linię z rąk akcjonariuszy dopiero w 1935 roku.

W roku 1930 pociągi do Krynicy prowadziły wagony bezpośrednie z Warszawy, Poznania, Gdyni i Lwowa. Kursował pociąg bezpośredni z Zakopanego do Krynicy i pociąg z Gdyni. Poza sezonem, ze względu na panujący jeszcze w tych latach mały ruch, tradycyjnie już dla tej linii zmniejszano liczbę kursujących pociągów.



Początek lat 30. Budynek stacji Krynica przed przebudową.
Pocztówka ze zbiorów „Almanachu Muszyny”

Plan przebudowy dworca w Krynicy zatwierdzono 10 stycznia 1931 r., w związku z tym ponownie ustalono termin podpisania umów z właścicielami gruntów pod powiększenie stacji na koniec tego miesiąca, zaś komisję mającą za zadanie wytyczenie granic terenu pod nowy budynek stacyjny zwoływano w sierpniu 1931 roku i ponownie w styczniu 1932 roku. W tej ostatniej udział wzięli przedstawiciele z ramienia Ministerstwa Komunikacji, DOKP Kraków (tu pojawił się budowniczy linii inż. Ferdynand Gisman – już jako wicedyrektor DOKP Kraków³), zarządu kolei lokalnej i Małopolskiego Biura Kolei Lokalnych. W sporządzonym protokole zalecono, aby budynek w stanie surowym był wykonany do października 1932 roku, zaś oddany do eksploatacji przed sezonem turystycznym 1933 roku, zweryfikowano także projekt, zalecając wprowadzenie ustalonych zmian. Główna hala miała mieć powierzchnię 300 m², poczekalnia z bufetem 100 m².

Koszt inwestycji oceniono na 400.000 zł, na rzecz budowy spółka przeznaczyła 80.000 zł, dodatkowo cały zysk z sezonu 1931/32 w wysokości 60.000 zł i przewidywany zysk z trzech kwartałów 1932 roku, tj. 45.000 zł; reszta miała zostać pokryta z pożyczki zaciągniętej na okres 10 lat w Krajowym Funduszu Kolejowym.

Aby zrealizować projekt nowego budynku stacyjnego, ze względu na małą ilość miejsca zaszła potrzeba zmiany koryta potoku Kryniczanka w okolicach stacji i budowa muru oporowego przy drodze dojazdowej w pobliżu hotelu „Polonja”. Nadal nie była zakończona sprawa wykupu gruntów, z tym, że stracili na tym tylko właściciele, gdyż ceny ziemi znacznie spadły i z końcem 1933 roku oferowano im tylko 4 zł/m².

W dniu 15 sierpnia 1933 r., w święto Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny, JE ksiądz biskup Lisowski poświęcił oddany po przebudowie gmach nowego dworca kolejowego w Krynicy; z tej okazji wydano wieczorem raut w Domu Zdrojowym.

³ Leszek Zakrzewski, *Ferdynand Gisman, budowniczy kolei Muszyna – Krynica*, „Almanach Muszyny” 2010, s. 147–153.

W roku 1933 Krynica uzyskała prawa miejskie. Po włączeniu w 1928 roku do granic miasta części wsi Krynica oraz Słotwin i postępującej rozbudowie bazy leczniczej i turystycznej, stała się największym uzdrowiskiem Polski. Dodatkowo budowa toru saneczkowego i łyżwiarskiego, lodowiska oraz skoczni narciarskiej, a także wytrasowanie szlaków narciarskich przysporzyły Krynicy popularności jako ośrodkowi sportów zimowych.

Na krynicki dworzec w okresie międzywojennym na początku lat 30. docierały testowane przez PKP autobusy szynowe różnych producentów o przedziwnych konstrukcjach. Latem 1932 roku zawitał tu m.in. pięcioosiowy, poruszający się na oponach, francuski autobus szynowy Michelin 11. W tymże roku 1932 w ramach testowania dotarł do Krynicy autobus szynowy firmy Austro-Daimler serii T2x640 H 2 (sprzedany później dla kolei Howe & Sons New York). W roku 1934, po testach przeprowadzonych również na linii do Krynicy, został oddany do eksploatacji „turystyczny”, czteroosiowy wagon motorowy, produkcji Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau & Loewenstein, serii SCgx90063. W roku 1936 prowadzono próbne jazdy polskiej „lux-torpedy”, chrzanowskiego wagonu motorowego SAx90081.

Nadszedł rok 1934 i lipcowe dni, kiedy chwile grozy przeżyli mieszkańcy Muszyny i miejscowości leżących nad pobliskimi rzekami. Wylały Poprad i potok Muszynka. Po intensywnych opadach deszczu, w dniach 16–17 lipca poziom wód w rzekach podniósł się gwałtownie, olbrzymie ilości wody niosły wpadające do Popradu potoki i strumienie – w tym i przepływający wzdłuż miasta potok Muszynka. Wody Popradu zerwały most drogowy, a Muszynka przelała się przez tory kolejowe. Meldunek z 17 lipca z godziny 17:00 donosił: „przystanek kolejowy Muszyna Miasto rozmyty przez Poprad”. W Muszynie 19 lipca, podczas przewożenia ludzi przepełnioną łodzią, która się wyróciła, utonął Jan Tret. W Krynicy-Wsi zalane zostały dwa domy mieszkalne i zniszczone dwa mostki. W rejonie Łabowej, Tylicza i Muszyny woda zalała częściowo większość miejscowości niszcząc plony, drogi i większość mostków.

W tygodniku „Głos Podhala” z dnia 29 lipca 1934 r. znalazła się notatka o tym, że w Krynicy zawiązał się Obywatelski Komitet Pomocy Ofiarom Powodzi, zbierający środki finansowe i materialne dla powodzian:

Największym jednak ewenementem, który w dużej mierze przyczynił się do wzmożenia pomocy finansowej dla ofiar powodzi, był koncert bawiącego tu mistrza Kiepury i artysty Didura, którzy łaskawie raczyli cały dochód z koncertu przeznaczyć dla powodzian. Podobną pomoc ofiarował teatr krakowski z doskonałym repertuarem i występami Osterwy i Fertnera. Na powodzian śpiewała też starsządeczanka, słynna śpiewaczka Ada Sari, oraz chór Dana.

W obliczu zwiększonych potrzeb finansowych miasta, Rada Miejska Krynicy w dniu 5 lutego 1935 r. postanowiła sprzedać posiadane przez gminę akcje kolei o wartości 35.280 zł⁴, a uzyskane pieniądze przeznaczyć na rozbudowę wodociągu miejskiego.

⁴ Przeliczone na podstawie rozporządzenia Prezydenta RP z 22.03.1928 (Dz.U.RP Nr 38 poz.352) w proporcji 1 akcja wartości 200 koron = 360 zł.

W czerwcu tegoż roku Zarząd Miejski w Krynicy przesłał do Warszawy 100 akcji wartości 36.000 zł, finalizując sprawę wykupu kolei przez państwo.

„Ilustrowany Informator Nowosądecki” z 1936 roku podawał:

(...) w dziale komunikacji Krynica zyskuje stale udogodnienia. Obecnie łączy Krynice 10 garniturów pociągów, w tem 4 pośpieszne, z głównymi miastami w Polsce. Krakowska Dyrekcja wprowadziła wóz samochodowy na szynach, który kursuje na linii Kraków – Krynica 3 razy w tygodniu i przebywa przestrzeń w rekordowym czasie 2.52 godzin.

Obsługę trakcyjną dla pociągów pasażerskich dalekobieżnych zapewniała Parowozownia Główna I klasy w Nowym Sączu. Z pociągami kursowały sądeckie parowozy OK112 i TKt1. Po rozmieszczeniu w Nowym Sączu 9 nowych parowozów OKz32, przejęły one – jako mocniejsze od TKt1 – prowadzenie pociągów pasażerskich do Krynicy. Pociągi lokalne nadal obsługiwały parowozy stacjonujące w Muszynie. Typowy pociąg mieszany towarowo-osobowy składał się z trzech wagonów towarowych i dwóch osobowych.

Uruchomienie kolejki linowo-terenowej na Górę Parkową (19 grudnia 1937 r.), wybudowanej staraniem Ligi Popierania Turystyki jako drugiej kolejki linowej w Polsce, przyczyniło się dodatkowo do uatrakcyjnienia krynickiego uzdrowiska.

W roku 1938 w Krynicy przebywało około 40.000 wczasowiczów i kuracjuszy; wśród wypoczywających dominowali mieszkańcy Warszawy (około 21% ogółu w lecie i 37% w zimie) oraz województwa krakowskiego (odpowiednio 14 i 10%). Obserwowano wyraźny wzrost frekwencji w okresie zimowym, która wynosiła w 1938 roku 25,4% notowanej w ciągu całego roku (w 1925 tylko 3,9%). W tym samym czasie Muszyna dysponowała 630 pokojami dla gości, rozwijając się znacznie od chwili objęcia jej w 1930 roku ustawą zdrojową i po przywróceniu jej praw miejskich w 1934 roku.

W sezonie letnim 1939 roku kursowały dalekobieżne pociągi: pospieszny z wagonem sypialnym relacji Warszawa – Krynica przez Radom, Skarżysko-Kamienną, Sandomierz, Dębicę i pospieszny z Warszawy przez Częstochowę, z wagonami bezpośrednimi z Poznania przez Katowice.

W roku 1939 wprowadzono do rozkładu jazdy nowość: ekspres motorowy MtE 601 i MtE 602, czyli nic innego jak słynną „lux-torpedę” z motowagonowni Kraków, pokonującą trasę Kraków – Krynica w 3 godziny i 28 minut⁵. Dla odległości 226 km, dzielącej oba miasta, dawało to średnią prędkość handlową 65,2 km/h, co mieściło się w granicach prędkości handlowych dla najszybszych połączeń w sieci PKP.

Wśród znamienitych gości bywał w Krynicy także Marszałek Józef Piłsudski. Swoje podróże po kraju i Europie odbywał ulubionym wagonem – „salonką”, przeważnie sześciosiowym wagonem nr 12, serii Ashxx. Przy pożegnaniach wyjeżdżającego, w Warszawie na dworcu, poza ministrami i osobami odprowadzającymi, był zawsze obecny inspektor kolejowy Szmidt, a w salonce jeździł z Piłsudskim wąsaty konduktor, Paweł Wojewoda.

⁵ Odległość mierzona oczywiście wzdłuż linii kolejowej, prowadzącej przez Tarnów (przyp. red.).

Opisując wspólną podróż tym wagonem (jeszcze przed przebudową w roku 1930) do Szwajcarii, taką charakterystykę podał w swoich wspomnieniach kpt. Lepecki – adiutant Marszałka:

Tak zwana salonka, czyli wagon specjalny przeznaczony dla Marszałka Piłsudskiego przedstawiała się wprawdzie dość skromnie, ale przyzwoicie. Jedynie brak przewodów elektrycznych, które pozwalałyby się włączać do pociągów elektrycznych, dawał się nieco we znaki. Ze względu na ten brak, wagon Marszałka musiał jechać przez całą Szwajcarię jako ostatni, co, jak wiadomo, powoduje w tym górskim kraju trzęsienie i „rzucanie”.

W dalszej części książki⁶ kpt. Lepecki przybliży nam podróż nowym wagonem, odanym do użytku po remoncie w 1932 roku:

Utarł się taki zwyczaj, że przy wyjazdach żegnali Marszałka na dworcu ludzie z najbliższego otoczenia, najbliżsi współpracownicy i premier. (...) Utarł się jeszcze inny zwyczaj, a mianowicie taki, że sekretarz Rady Ministrów, por. Karol Szczęniowski przynosił nam zawsze na drogę od swego szefa pudełko czekoladek. Przyniósł i tym razem. Zwykle Marszałek zatrzymywał się i przez chwilę gawędził z żegnającymi Go ministrami i oficerami, dzisiaj jednak było zimno i wiatr. Marszałek poszedł więc prosto do wagonu. Salonka, którą jechaliśmy, oddana nam do użytku w 1932 r. posiadała salonik, małe gabinetki, sypialnię i łazienkę, a ponadto dwa zwykłe dwuosobowe przedziały dla adiutantów, jeden dla konduktora i przedziałik-kuchenkę. Marszałek usiadł w saloniku na kanapie, przy stole i zażywał kart pasjansowych oraz herbaty. Wiedziałem już z góry, że oznacza to dłuższą zadumę i udałem się do swego przedziału. (...) W sąsiednim wagonie jechali ludzie z ochrony, jak zwykle pod dowództwem kpt. Bolesława Ziemiańskiego.

25 grudnia 1927 r. Marszałek wraz z córkami podróżował na odpoczynek do Krynicy. W drodze zatrzymano się w Krakowie, gdzie, podczas oczekiwania na pociąg, pokazywał starszej córce Wandzie kościół Mariacki i Sukiennice. Po przybyciu do Krynicy Piłsudski został na dworcu kolejowym powitany przez dra Piestrzyńskiego. Do Warszawy powrócił 31 grudnia. 28 stycznia 1928 r. przyjechał ponownie do Krynicy, prosto z Dębina, gdzie brał udział w balu karnawałowym w przeniesionej z Grudziądza „Szkołe Orłąt”. W poniedziałek 30 stycznia Marszałek udał się do Nowego Sącza, aby – podczas wizytowania 1 Pułku Strzelców Podhalańskich – poprowadzić „grę wojenną” w kasynie pułku. Stamtąd udał się do Warszawy, zatrzymując się w Krakowie, gdzie dotarły powracające z Krynicy żona i córki.

Kolejny raz Marszałek przyjechał do Krynicy z rodziną, na kilkudniowy pobyt, w nocy z 31 grudnia 1929 na 1 stycznia 1930 r. (tuż przed wyjazdem z Warszawy dokonał zaprzysiężenia gabinetu premiera Bartła). Zamieszkał w apartamentach Domu Zdrojowego, ale już 4 stycznia powrócił do Warszawy.

W kolejnych sezonach zimowych do Krynicy podróżowała Marszałkowska z córkami – Wandą i Jadwigą.

Józef Piłsudski przybył do Krynicy ponownie 13 stycznia 1934 r. z drem Woyczyńskim, aby odwiedzić przebywające tam od początku roku córki i żonę. Tę wizytę wspominał „numerowy” z dworca krynickiego – Wojciech Drozd:

⁶ Mieczysław Lepecki, *Pamiętnik adiutanta Marszałka Piłsudskiego*, PWN, Warszawa 1987.

(...) peron stacji Krynica wypełnili żandarmi wojskowi zwani potocznie „kanarkami”. Po wejściu pociągu na stację, maszynista zatrzymał skład tak, by salonka z Marszałkiem stanęła na wprost wejścia. Żandarmi ustawili szpaler między drzwiami salonki a wyjściem z dworca. Konduktor z obsługi salonki wyskoczył z wagonu i pośpiesznie czyścił ściereczką poręczę przy schodkach wagonu, którymi miał zejść Marszałek. W pewnej chwili Marszałek uchylił zasłonkę okna w salonce i w oknie za szybą ukazała się jego głowa. Kolejarze odsunięci przez żandarmów, stali w grupce przy bramie wjazdowej na perony, między magazynem towarowym a restauracją. Po chwili otworzyły się drzwi salonki na drugim końcu wagonu. W drzwiach ukazał się Marszałek, zbiegł ze stopni wagonu i szybkim krokiem dotarł do kolejarzy i wmieszał się między nich, wypytując kolejarzy o opinie w różnych sprawach. Nastąpiło zamieszanie, gdy nie wychodził z wagonu przez drzwi przy żandarmach. Po chwili został zauważony pośród kolejarzy. Żandarmi podbiegli, otoczyli kołem kolejarzy i pojedynczo wyciągali ich poza pierścień ochrony. W międzyczasie samochód podjechał pod bramę wjazdową i Marszałek zniknął w jego wnętrzu.

15 stycznia wyjechał w drogę powrotną do Warszawy w godzinach porannych, bo już o 18:30 urzędował w Belwederze.

Była to ostatnia wizyta Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego w Krynicy. Na kolejne wyjazdy nie pozwolił mu już stan zdrowia.

4. Lata II wojny światowej, kiedy okupant narzuca germańskie porządki, a uciekając dewastuje kompletnie linię

Linia kolei lokalnej Muszyna – Krynica znalazła się na obszarze bronionym przez Armię „Karpaty”, jednak w planach działania tego ugrupowania, ze względu na brak znaczenia strategicznego, nie odegrała żadnej roli.

Opanowanie przez Niemcy Czech i podpisanie układu z nowo powstałym państwem – Słowacją, spowodowało powstanie zagrożenia ewentualnym atakiem niemieckim od południa i wymusiło weryfikację planu obronnego. W dniach 20 i 21 sierpnia w rozmowach niemiecko-słowackich uzgodniono, że Słowacja udostępni swoją infrastrukturę komunikacyjną łącznie z lotniskami usytuowanymi blisko granicy z Polską⁷.

Połączenie kolejowe Muszyny z krajem zostało przerwane już 31 sierpnia 1939 r., gdy o godz. 3:00 nad ranem saperzy wysadzili omyłkowo w powietrze most kolejowy na Popradzie w Piwnicznej.

Po otrzymaniu wiadomości o podjęciu przez Niemcy działań przeciwko Polsce, saperzy wysadzili w powietrze tunel w Żegiestowie, odcinając ostatecznie połączenie Krynicy z krajem.

W nocy z niedzieli na poniedziałek, z 3 na 4 września 1939 r., aby uniemożliwić wjazd na stację w Muszynie nieprzyjacielskim pociągom, kolejarze rozkręcili szyny na odcinku toru w stronę Leluchowa i zabrali łącznie z podkładami na stację w Muszynie. Uszkodzono także most kolejowy na Folwarku.

4 września oddziałem słowackim udało się zająć polski brzeg Popradu pomiędzy Leluchowem i Muszyną, a także wsie Dubne i Leluchów na południe od Muszyny.

⁷ Waldemar Oszczędą, *Udział Słowacji w niemieckiej wyprawie wojennej przeciw Polsce w roku 1939*. „Almanach Muszyny” 2004, s. 67–90.

5 września, na wschodzie Sądecczyzny, do akcji w dolinie Popradu wspólnie ze Słowakami wkroczyły oddziały niemieckiej 1 Dywizji Górskiej. Słowacy, posuwając się wzdłuż drogi Leluchów – Muszyna, zajęli kolejno stację w Muszynie, Rynek, obsadzili skrzyżowanie dróg do Żegiestowa, Złockiego i Szczawnika⁸.

Tereny, przez które biegła linia Muszyna – Krynica, znalazły się pod okupacją niemiecką. 26 października 1939 r. Niemcy proklamowali Generalne Gubernatorstwo. Od 19 listopada 1939 r. linia Muszyna – Krynica weszła w skład utworzonej w Generalnym Gubernatorstwie Dyrekcji Generalnej Kolei Wschodniej („Ostbahn”) z siedzibą w Krakowie.

Z powodu wysadzenia tunelu w Żegiestowie nie było kolejowego połączenia Krynicy z resztą terenów Generalnego Gubernatorstwa. Odbudowę tunelu zakończono późną jesienią 1940 roku. Uroczyste oddanie linii do użytku nastąpiło 9 listopada 1940 r.; jazdę inauguracyjną odbyła „lux-torpeda” z motowagonowni Kraków, wioząca niemieckich notabli do Krynicy.

W ramach wprowadzania nowego porządku uczyniono Krynice miastem zamkniętym dla przybyszów narodowości polskiej, na mocy rozporządzeń wysiedlono Żydów z wszystkich miejscowości uzdrowiskowych, a Krynica została przekształcona w ośrodek wypoczynkowy dla rekonwalescentów armii niemieckiej i armii sojuszniczych. Od roku 1943 przybywała tutaj ewakuowana z Rzeszy ludność niemiecka – kobiety, dzieci, organizowano obozy letnie dla Hitlerjugend.

W roku 1941 rozkład jazdy przewidywał 2 pociągi pospieszne: okresowy Kraków – Krynica (rozpoczął kursowanie po zakończeniu odbudowy tunelu pod Żegiestowem) i kursujący na specjalne zarządzenie Budapeszt – Krynica, oba tylko dla Niemców i to dla osób wojskowych lub posiadających specjalne zezwolenie. Przewidziano także 8 pociągów osobowych: cztery Tarnów – Krynica (w tym jeden okresowy) i cztery Muszyna – Krynica (w tym także jeden okresowy).

W 1942 roku kursował już tylko 1 okresowy pociąg pospieszny Kraków – Krynica i 7 pociągów osobowych: cztery Tarnów – Krynica i trzy Muszyna – Krynica. Oczywiście do Krynicy docierały pociągi sanitarne, wiozące rannych, niemieckich rekonwalescentów na odpoczynek do sanatoriów. Rozkład jazdy z 1943 roku różnił się od poprzedniego tylko zmniejszeniem ilości pociągów osobowych Muszyna – Krynica z trzech do dwóch.

W 1944 roku pozostał jeden pociąg pospieszny Kraków – Krynica i 6 pociągów osobowych: trzy relacji Tarnów – Krynica, jeden Stróże – Krynica i dwa Muszyna – Krynica. Pamiętajmy, że miasto Krynica było zamknięte dla Polaków i w tym czasie prowadzono działalność sanatoryjno-uzdrowiskową tylko dla Niemców.

W miarę przybliżania się frontu Niemcy, przeczuwając nadchodzącą klęskę, przystąpili do demontażu i ewakuacji urządzeń i wyposażenia uzdrowiska oraz przygotowania planowych zniszczeń obiektów o znaczeniu strategicznym. W Krynicy skoszarowano w obozach ludność cywilną zwożoną z powiatów sądeckiego i limanowskiego, przywiezioną tu do prac przy fortyfikacjach polowych.

⁸ Stanisław Heilman, Jerzy Krzyś, *Działania wojenne w okolicach Muszyny 1–6 września 1939*. „Almanach Muszyny” 2002 s. 20–33.

Stacjonująca w Muszynie drużyna saperów specjalnej jednostki, wyspecjalizowanej w niszczeniu urządzeń komunikacyjnych, przygotowywała do zniszczenia wszelkiego typu obiekty inżynierskie w okolicach Muszyny. Na każdym przyczółku mostowym pomiędzy podkładami, w osi toru, wykonywano studnie minowe na ładunki wybuchowe, głębokie na 1,5 m, obudowane drewnianymi okrągłakami; całość była nakryta drewnianą klapą. Nisze minowe w przyczółkach były umiejscowione również z boku (od strony rzeki), a na drewnianych konstrukcjach mostów wykonywano zamykane, drewniane skrzynki. W podobny sposób przygotowano do zniszczenia budynki i urządzenia techniczne. Słupy teletechniczne miały wywiercone otwory do założenia lasek trotylu. Według relacji⁹ wykonywał je saper, Tyrolczyk z pochodzenia, zawieszony na słupolazach 1,5 metra nad ziemią, śpiewając przy tym pięknym głosem piosenki ze swojego kraju. Pracowicie wiercił otwory w każdym słupie, a że praca to była mozolna, długo słychać było ten śpiew w okolicach i pozostał on w pamięci świadków tamtych lat. Do transportu ludzi, sprzętu saperskiego i materiałów wybuchowych, używali Niemcy motorowej, całkowicie obudowanej dwuosiowej drezyny, zwanej przez kolejarzy „minerką”. Drezyna ta, o wymiarach 2,5 x 4 m, porzucona przez wycofujących się okupantów, służyła w pierwszych latach powojennych w dziele odbudowy węzła kolejowego w Muszynie, przejęta przez Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych.

Tymczasem, pod naporem oddziałów radzieckich, wycofujący się Niemcy wysadzili w nocy z 19 na 20 stycznia przygotowane uprzednio obiekty inżynierskie: tunel w Żegiestowie, w Muszynie mosty – drogowy i kolejowy – na wjeździe od Nowego Sącza, mosty drogowy i kolejowy w Powroźniku, most kolejowy na Folwarku (od strony Muszyny), mostki drogowy na potoku Zimne i w Rusinowie. Most kolejowy na Majdanie uratowali dwaj mieszkający w pobliżu gospodarze: Ruchała i Tokarczyk, upijając mającego wysadzić most sapersa, tak że ten nie był w stanie wykonać swej niszczyielskiej misji, dodatkowo zajęty łapaniem nakradzionych kur. W niszach mostu pozostały ułożone paczki trotylu, służąc dzieciom do zabawy, resztę zabrali radzieccy saperzy.

Wczesnym rankiem 21 stycznia 1945 r. czołówka radzieckiej 1 Armii Gwardii wkroczyła do Muszyny – drogą przez potok Smereczek od strony wsi Obrućne i Ruská Voľa. Mijający cmentarz Rosjanie zostali ostrzelani przez patrol SS ze strychu kościoła. Po wymianie ognia Niemcy wycofali się z boczem Malnika. W potyczkach w Muszynie Rosjanie stracili 7 żołnierzy. Tegoż dnia została zajęta Krynica.

Zakończył się okres niemieckiej okupacji. Najwyższą cenę zapłacili dwaj pracownicy stacji Krynica – zawiadowca stacji Kazimierz Szeligiewicz, rozstrzelany w Nowym Sączu, oraz dyżurny ruchu Jerzy Gilewicz, zamordowany w KL Auschwitz.

5. Kolejarze gołymi rękoma przywracają kolej do życia, a „ludowa władza” mianuje stację Krynica „stacją młodzieżową”

Na odciętej od świata stacji w Muszynie pozostała drezyna saperów, parowóz Tp1, dwa wagony osobowe, kilka towarowych i cysterna z resztką nafty. W zasiekach węglowych koło „ogrzewalni” parowozów pozostało trochę węgla, który okoliczni mieszkańcy

⁹ Informacje uzyskane w 1996 i 2010 r. od p. Edwarda Drozda z Muszyny.

w ciągu kilku dni zdążyli „zagospodarować”. Po resztę nafty do cysterny opuścił się kolejarz Antoni Bujarski, ale stracił przytomność, na szczęście stojący na zewnątrz koledzy zdołali go uratować, wyciągając nieprzytomnego ze zbiornika.

Zwycięzcy przystąpili do egzekwowania swoich praw do zdobyczy wojennych, demontując wybrane urządzenia, m.in. jeden z dwóch żurawi wodnych na stacji w Muszynie.

Usuwaniami zniszczeń wojennych zajęli się samorzutnie kolejarze: zawiadowca stacji z lat 1936–1939 Stanisław Olszowski, torowi – Wojciech Drozd i Franciszek Róg, zawiadowca odcinka drogowego – Bigo. Zniszczone mosty i przepusty odbudowywano do lata 1946 roku. Po dokonaniu oględzin wysadzonego mostu w Powroźniku, obaj torowi z zawiadowcą odcinka postanowili podjąć próbę podniesienia przęsła zwalonego od strony Krynicy do potoku Muszynka. Z pomocą murarza P. Stanisza i stolarza J. Halkiewicza, korzystając z narzędzi uratowanych przed wywiezieniem przez Niemców (były zakopane we wnęce pod podłogą kuźni mieszczącej się w pudle wagonowym obok magazynów stacyjnych), podbijali drewnianymi klinami przęsło, podkładając kolejno w miarę dźwigania konstrukcji w górę podkłady przywiezione z Muszyny wózkami roboczymi. W ten sposób, układając klatkę z podkładów, ustawili przęsło na pierwotnym poziomie. Pozostało uzupełnienie nasypu i podłączenie szyn. Przejazd do Krynicy był otwarty.

Linia kolejowa Muszyna – Krynica została podporządkowana utworzonemu w Nowym Sączu Oddziałowi Ruchowo-Handlowemu nr 3. Muszyna stała się stacją III klasy, Krynica IV klasy.

Od wiosny 1946 roku na odcinku z Nowego Sącza do tunelu w Żegiestowie kursowały już pociągi. Dla uwięzionego w Muszynie parowozu Tpl1 sprowadzono węglarkę wraz z wagonem brankardem poprzez Czechosłowację, w celu uruchomienia połączenia pasażerskiego z Krynica – wagony osobowe i dwa parowozy Tr12.

Przy południowym wylocie odbudowującego się tunelu we wsi Andrzejówka przygotowano kawałek peronu dla podróżnych, którzy dojeżdżali do przystanku Żegiestów-Zdrój, skąd pieszo, a w późniejszym czasie także podstawianymi samochodami ciężarowymi PKS-u, przystosowanymi do przewozu osób, udawali się drogą nad tunelem (odległość ok. 2 km) do utworzonego przystanku, aby kontynuować jazdę do Krynicy. Pierwsze planowe 4 pary pociągów relacji: km 129,9 (przystanek po południowej stronie tunelu) – Krynica zaczęły kursować wraz z wprowadzeniem letniego rozkładu jazdy od lipca 1946 roku.

Węgiel dla pracujących parowozów dowożono poprzez Czechosłowację. Nie zawsze dochodził on na czas, ratowano więc sytuację, transportując ładunki węgla samochodami z Nowego Sącza przez Krzyżówkę i Krynica, ale mimo to zdarzały się kilkunastogodzinne przerwy w ruchu wywołane jego brakiem. Z końcem 1946 roku starosta powiatowy zniósł godzinę policyjną w Nowym Sączu i Krynicy.

Szczególnie dała się kolejarzom we znaki zima 1946/1947 i dzień wyborów do Sejmu Ustawodawczego, kiedy to uszkodzeniu uległ pracujący parowóz. Aby do lokali wyborczych w Muszynie dowieźć głosujących, użyto posiadanej przez Przedsiębiorstwo

Robót Kolejowych poniemieckiej drezyny tzw. „minerki”. Kierowca M. Łoboda przez cały dzień aż do wieczora przewoził ludzi z Milika, Andrzejówki, Powroźnika i Leluchowa do Muszyny. Kierownikami tego zaimprovizowanego „pociągu” byli: w godzinach dopołudniowych naczelnik stacji Muszyna S. Olszowski, a po nim dyżurny ruchu z Muszyny – Tadeusz Kuraś¹⁰.

W okresie od 27 czerwca 1947 do 10 lipca 1947 r., w ramach realizacji akcji „Wisła”, wysiedlono ludność łemkowską z powiatu nowosądeckiego na Ziemię Odzyskane. Jednak pierwsze transporty, tyle że na wschód, po akcji propagandowej, zachęcającej do wyjazdu do ZSRR, pojechały z przesiedleńcami już w 1945 roku. Punkty załadowcze zorganizowano na stacjach w Grybowie i Nowym Sączu, pojedyncze transporty odeszły z Żegiestowa i Piwnicznej. Do marca 1948 roku, kiedy zlikwidowano ostatnich członków UPA, przejawiała jeszcze aktywność bandy z sotni „Brodyca” i „Smyrneg”. Ludność łemkowska została przesiedlona do województw: zielonogórskiego, gorzowskiego, szczecińskiego, koszalińskiego i olsztyńskiego.

15 stycznia 1948 r. minister komunikacji inż. Jan Rabanowski przeciął wstęgę przy wlocie odbudowanego tunelu w Żegiestowie i tego dnia po trzyletniej przerwie do Muszyny wjechał pierwszy pociąg z Nowego Sącza.

W dniu 8 czerwca 1948 r. nastąpiła niespodziewana powódź. Po intensywnym oberwaniu chmury nad Muszynką, Tyliczem i Powroźnikiem (podczas gdy w Muszynie świeciło słońce!), wezbrały wody Muszynki, które podmyły trzy domy leżące nad rzeką (okolice obecnej ulicy Słonecznej) i poniosły je w dół rzeki. Domy te prawie w całości dopłynęły do przystanku kolejowego (Muszyna-Miasto) i tu uległy rozbiciu o filary mostu.

Kolejną powodzią, która zagroziła liniom kolejowym była kłęska z 28 czerwca 1958 r. kiedy wezbrane wody Popradu zalały niżej położone domy – szczególnie Folwark i kilka domów na Wapiennem – i podeszły pod stację kolejową, zalewając tory nr 1, 3 i 5. Most drogowy na Popradzie został zniszczony, nasypy linii kolejowych ochroniły jednak miasto przed katastrofą. Zniszczeniu uległo kilka mostów drogowych, zostały zerwane tory w kilku miejscach, uszkodzone przyczółki mostowe. Ruch kolejowy na linii Nowy Sącz – Muszyna – Granica Państwa (i do Krynicy) był wstrzymany na około dwa tygodnie. Tyle czasu zajęło usuwanie szkód w podtorzu. Po otwarciu ruchu nadal prowadzono roboty zabezpieczające, które potrwały aż do roku 1964.

W 1948 roku kursował 1 sezonowy pociąg pospieszny Warszawa Główna – Krynica przez Radom i 5 pociągów osobowych: dwa Kraków – Krynica, dwa Tarnów – Krynica i jeden Nowy Sącz – Krynica. Obsługę trakcyjną zapewniały parowozy serii TKt3 i TKt1 z parowozowni Nowy Sącz. W roku 1949 ilość pociągów nie zmieniła się, tylko relację pociągu Nowy Sącz – Krynica zmieniono na Tarnów – Krynica.

Uruchomienie przejścia granicznego i wzmożony ruch składów towarowych wymusił rozbudowę układu torowego w stacji Muszyna, wykonaną na początku lat pięćdziesiątych. Pomiędzy torami stacyjnymi nr 3 i nr 1 umieszczono dwa żurawie wodne, pomiędzy

¹⁰ Tadeusz Kuraś, *Stacja Muszyna 1936–1967. Fragment starej kroniki*, „Almanach Muszyny” 2003, s. 147.

torami 2 i 4 kolejny, a także po jednym żurawiu pomiędzy torami 1 i 2 oraz 4 i 6 – te dwa ostatnie od strony Leluchowa. Obsada personelu wzrosła z dwunastu pracowników w 1946 roku do 50 pracowników zatrudnionych w służbie ruchu i 38 w ekspedycji w połowie lat pięćdziesiątych.

W latach sześćdziesiątych liczba pracowników stacji Muszyna wzrosła do 63 zatrudnionych w służbie ruchu i 47 w służbie handlowej. Dziennie załadowywano przeciętnie 6 wagonów, a rozładowywano 8. W ciągu doby przetaczano 805 wagonów zimą i 1.100 latem. Sprzedawano 359 biletów. Co ciekawe, kasa biletowa na przystanku Muszyna-Miasto wykazała się sprzedażą 312 biletów.

W lutym 1951 roku, decyzją Wydziału Komunikacyjnego KW PZPR w Krakowie, stacja Krynica została wytypowana jako „stacja młodzieżowa”, gdzie zatrudniano samych młodych ZMP-owców. Brygada Młodzieżowa istniała na stacji do grudnia 1955 roku, część zatrudnionych, robiąc karierę, odeszła na wyższe stanowiska, reszta przekroczyła wiek „młodzieżowy” i idea „młodzieżowości” stacji upadła.

W rozkładzie jazdy, wydanym na sezon letni 1952 roku, przewidziano kursowanie ekspresu motorowego z Krakowa do Krynicy. Czy połączenia miały być obsługiwane przez zakupione we Włoszech wagony motorowe wytwórni OM z Mediolanu, a oznaczone na PKP wówczas serią MsAx i numerami 090051 – 090053? W motowagonowni Kraków nie było wówczas innych wagonów motorowych, które mogłyby wykonywać takie przebiegi. Rozkładowo taki pociąg pokonywał trasę z Krakowa do Krynicy w czasie 4 godzin i 45 minut. Jak widzimy, do przedwojennej „lux-torpedy” było mu jednak daleko. Pociągi osobowe były prowadzone parowozami TKt3 i TKt48 – od 1 października 1955 r., kiedy MD Nowy Sącz dostał na stan pierwsze parowozy tej serii, prosto z fabryki (numery: 92, 93, 94, 95, 96). Oczywiście do obsługi pociągów osobowych i pospiesznych trafiały także sądeckie Ty2.

W ramach lansowanego na siłę współzawodnictwa pracy, kolejarze podejmowali zobowiązania z najrozmaitszych okazji. „Wiadomości Sądeckie” z maja 1955 roku podawały, jak to na cześć święta 22 Lipca (Manifestu PKWN z 1944 r.) i Światowego Festiwalu Młodzieży organizowanego w Warszawie:

(...) w wielkim czynie festiwalowym który zbiega się z XI rocznicą PKWN nie zabraknie też młodzieży stacji Krynica. Młodzieżowcy kryniccy postanowili planowo i bezawaryjnie, zaoszczędzić do końca czerwca br. parowozogodzin pracy manewrowej, utrzymując się w nakazanym mierniku średniego postoju wagonów, oraz załadować w miesiącu lipcu 80 wagonów z podwójnej operacji. Dla obniżenia kosztów własnych załoga stacji zobowiązała się wyładować jeden wagon cegły na budowę budynku mieszkalnego „Barwiczówka” dając w ten sposób możliwość oddziałowi drogowemu zaoszczędzić 33 roboczegodziny, na sumę 728 zł. Ponadto zwrotniczowie zobowiązali się zaoszczędzić w III kwartale br. 45 kg nafty. W ramach spotkań festiwalowych cała załoga stacji postanowiła zakupić upominek dla młodzieży czechosłowackiej w postaci albumu z widokami Krynicy.

Wśród lokalnych wydarzeń kroniki odnotowały „Oddziałowe Uroczystości Dnia Kolejarza” w 1957 roku, które obchodzono wspólnie z kolejarzami czechosłowackimi w Muszynie i Krynicy. Delegacja czechosłowackich kolejarzy przybyła na stację

w Muszynie wagonem motorowym (notabene przedwojennej produkcji zakładów H. Cegielskiego/Lilpopa – z przekładnią Mylius, z serii SBx). Gości powitała orkiestra ZNTK Nowy Sącz w góralskich kapeluszach z piórami i w granatowych pelerynach, pod batutą dyrygenta i kompozytora, kpt. Waltera. Wszyscy udali się do Krynicy, gdzie w Sali Domu Zdrojowego odbyła się uroczysta akademicka, z wręczeniem odznaczeń i przyjęciem dla uczestników spotkania.

Rok 1964 wyróżnił się nadaniem załodze stacji Krynica, za wyniki współzawodnictwa pracy, srebrnych odznak „Brygady Pracy Socjalistycznej”, po czym w roku 1965 Zarząd Okręgu Związku Zawodowego Kolejarzy nadał tejże załodze złote odznaki „Brygady Pracy Socjalistycznej”.



Rok 1963. Pamiątkowe zdjęcie załogi stacji Krynica na tle parowozu TKt3. Zdjęcie z „Kroniki Oddziału Ruchowo-Handlowego PKP” w zbiorach Ośrodka Informacji Naukowej i Technicznej PKP w Nowym Sączu

Lata 60. i 70. nie zaznaczyły się szczególnymi wydarzeniami w życiu linii kolejowej. W latach 1976–1977 przeprowadzono ciągłą wymianę nawierzchni od Stróż, przez Nowy Sącz, Muszynę – do granicy państwowej i z Muszyny do Krynicy. W 1980 roku w Muszynie pracownicy w czynie społecznym wybudowali nastawnię wykonawczą, a stacja Muszyna zdobyła pierwsze miejsce we współzawodnictwie o sztandar przechodni ze stacją graniczną ČSD Plaveč. Do Krynicy zaczęły docierać pociągi prowadzone trakcją spalinową, m.in. lokomotywami SP45 z MD Kraków Płaszów.

Jak wspomina Adam Pawlikowski, długoletni dyżurny ruchu i w latach 1976–1990 zawiadowca stacji Krynica:

(...) objąłem we władanie piękną, nowoczesną stację i taką się starałem utrzymywać. Nie liczyłem godzin pracy. Kiedy trzeba było robić porządki, zostawałem po godzinach. Przez dobę z Krynicy odprawiano wówczas dwanaście pociągów osobowych i dwa towarowe. Całe zaopatrzenie Krynicy w węgiel, koks czy towary spożywcze dostarczała kolej. Pociągi pasażerskie w latach 70., 80. były tak obłożone, że na bocznicach w tych wagonach – zwłaszcza w pociągu do Warszawy – ludzie zajmowali miejsca nawet sześć godzin przed odjazdem! Podobnie było z pociągiem „Bieszczady” do Krakowa.

Przed elektryfikacją kursowało 12 par pociągów pasażerskich – w tym dwa pospieszne z Warszawy (jeden sezonowy, prowadzący wagony sypialne i kuszetki), pospieszny z Gliwic, który do końca lat 70. XX wieku prowadził w sezonie wagony bezpośrednie ze Szczecina, Gdyni, Poznania i Wrocławia, osobowe z Krakowa Głównego, Tarnowa, Katowic, Jasła i Nowego Sącza. W 1982 roku z pociągiem pospiesznym „Bieszczady” relacji Gliwice – Krynica zaczęły sporadycznie kursować lokomotywy SU46 z MD Nowy Sącz. Od początku lat 80. do obsługi pociągów do Krynicy włączono także lokomotywy ST43. W sezonie 1983/1984 wprowadzono 13. parę pociągów – pospieszny z Łodzi Fabrycznej, a w ostatnim sezonie przed elektryfikacją 1985/1986 – dodatkowy pociąg z Katowic, kursujący w weekendy.

Przed elektryfikacją największa dozwolona prędkość dla pociągów towarowych na linii wynosiła 30 km/h, dla pociągów osobowych i pospiesznych prędkość maksymalna wynosiła na całej długości linii 50 km/h.

6. Elektryfikacja linii – nad torami zawisają druty, a pierwszy pociąg elektryczny dociera do Krynicy

Problem elektryfikacji linii tarnowsko-leluchowskiej na obszarze województwa nowosądeckiego został podjęty już w połowie lat 70. XX wieku. Wojewódzka Rada Narodowa w Nowym Sączu podjęła w roku 1977 uchwałę zatwierdzającą program ochrony środowiska do roku 1990. Za najpilniejsze zadanie planu pięcioletniego na lata 1981–1985 uznano elektryfikację linii kolejowej Tarnów – Krynica – Granica Państwa. Koszt oszacowano wstępnie na 700 mln zł. Program ochrony środowiska przewidywał termin realizacji tego przedsięwzięcia na rok 1982. Konieczność zelektryfikowania linii z Tarnowa do Krynicy była potwierdzona decyzją premiera rządu nr 6/76 z dn. 23 stycznia 1976 r. Uchwała Rady Ministrów nr 157/79 z dn. 5 października 1979 r. w sprawie dalszej realizacji zadań województwa nowosądeckiego w dziedzinach lecznictwa uzdrowiskowego, turystyki i wypoczynku, przesunęła termin realizacji tej inwestycji na lata 1983–1986.

Jesienią roku 1983 minister komunikacji Janusz Kamiński podjął ostatecznie decyzję o modernizacji i elektryfikacji linii tarnowsko-leluchowskiej. Po wprowadzeniu trakcji elektrycznej nie przewidywano zwiększenia przepustowości linii, natomiast elektryfikacja miała przynieść oszczędności deficytowego wtedy paliwa do lokomotyw spalinowych,

którymi prowadzono ciężkie pociągi towarowe. Planowano także skierować na linię międzynarodowe pociągi pospieszne w kierunku na Bałkany, zamiast prowadzenia ruchu przez terytorium ZSRR. Prace, rozpoczęte w kwietniu 1984 roku, postępowały i po zelektryfikowaniu pierwszych 21 km linii, 30 listopada 1984 r. pociąg elektryczny zawitał do Tuchowa, a po ukończeniu elektryfikacji kolejnego odcinka, 20 grudnia 1985 r., do Grybowa. Pierwszy pociąg elektryczny wjechał do Nowego Sącza 30 maja 1986 r.

Prace przy elektryfikacji odcinka do granicy państwowej i Krynicy trwały nadal. Związane to było z modernizacją linii kolejowej – przeprofilowaniem, zmianą krzywizn łuków, przebudową układów torowych stacji i mijanek. Problemem było posadowienie słupów trakcyjnych na odcinkach, gdzie tor biegł w bezpośredniej bliskości rzeki Poprad. W ruchu pasażerskim w rozkładzie jazdy 1986/1987 odnotowano znaczne utrudnienia. Przewóz pasażerów w godzinach zamknięć linii, także w soboty i niedziele, zapewniały autobusy zastępczej komunikacji PKP (wynajmowane od sądeckiego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego). Prace na odcinku do Muszyny i Krynicy prowadziły: Zakład Budownictwa Kolejowego z Krakowa, Zakłady Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych w Warszawie, Zakłady Budownictwa Mostowego w Warszawie, Kolejowe Zakłady Automatyki z Krakowa, Zakłady Wykonawstwa Sieci Elektrycznych o/Tarnów przy wsparciu służb: drogowej, służby trakcji oraz automatyki i telekomunikacji. Projekty wykonały: Biuro Projektów Kolejowych w Krakowie, Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Kolejowego w Warszawie oraz „Elektroprojekt” Kraków. W Andrzejówce zbudowano nową mijankę i bazę dla Zakładów Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych z Warszawy. Stacjonował tam później pociąg sieciowy, a w końcowym okresie działalności toru postojowe dla wagonów i parowozów z MD Nowy Sącz. Zmodernizowano układy torowe wszystkich stacji – w największym zakresie na stacjach Piwniczna i Krynica. Wybudowano stację w Powroźniku. Pierwotny termin oddania zelektryfikowanej linii do eksploatacji przewidywano na maj 1987 roku, niestety życie zweryfikowało te założenia, podobnie jak i koszty całej inwestycji.



Rok 1986. Przebudowa układu torowego stacji Krynica. Ty2 manewrujący na torach stacji Krynica, a na pierwszym planie zespół platform do transportu długich szyn. Fot. ze zbioru PLK S.A. ZLK Nowy Sącz

W rozkładzie jazdy na sezon 1986/1987, w związku z prowadzonymi pracami torowymi, zmniejszono liczbę pociągów pasażerskich na linii do 8 par, przy czym jedynym pociągiem dalekobieżnym, kursującym do Krynicy, pozostał pociąg pospieszny z Warszawy Wschodniej. Pozostałe 7 par pociągów kursowało jako osobowe, lokalne w relacji Muszyna – Krynica, przy czym dwa z nich rozpoczynały jazdę w Krakowie i Nowym Sączu. Po dotarciu do Muszyny i krótkim postoju, po zmianie numeru kontynuowały jazdę do Krynicy.

26 września 1987 r. o godz. 10:20 z nowosądeckiego dworca wyruszył pierwszy pociąg elektryczny do Krynicy. Był to elektryczny zespół trakcyjny serii EN57. Jechali nim wiceminister komunikacji A. Gołaszewski, dyrektor Południowej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie M. Raczekiewicz, przedstawiciele władz województwa nowosądeckiego i miejscowości, przez które pociąg przejeżdżał. Nie zabrakło I sekretarza KW PZPR J. Brożka, wiceprzewodniczącego WRN A. Oracza, wojewody nowosądeckiego A. Rączki i przewodniczącego Rady Wojewódzkiej PRON J. Turka. Startowi pociągu towarzyszyła feta – orkiestra Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego z Nowego Sącza odegrała na wstępie hymn narodowy, przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej w Nowym Sączu M. Rópek przyjął okolicznościowy adres od I sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR Węzła PKP, S. Legutko. Zespół regionalny z Technikum Kolejowego dał krótki występ, goście obejrzeni parowóz TKt48-177 ustawiony przed dworcem, przecięto wstęgę i nowosądecki maszynista Stefan Rolka poprowadził pociąg do Krynicy. Kierownikiem pociągu był Andrzej Smoleń z Krakowa. Kolejno na stacjach w Starym Sączu, Ryrtrze, Piwnicznej i Zubrzyku urządzano uroczyste powitania z występami zespołów regionalnych. O godz. 12:05 pociąg zawitał w Muszynie. Na ścianie budynku stacyjnego odsłonięto tablicę pamiątkową, kolejarze otrzymali sztandar ufundowany przez miejscową społeczność, po czym o godz. 12:50 skład dotarł do Krynicy.

Główne uroczystości z tej okazji odbyły się w sali Pijalni Głównej. Podczas akademii, po okolicznościowych przemówieniach, zasłużeni podczas przebudowy i elektryfikacji linii otrzymali wysokie odznaczenia państwowe, resortowe i regionalne.

Obsługę pociągów pospiesznych i osobowych dalekobieżnych przejęły lokomotywy EU07 i EU06 z lokomotywowni Kraków Prokocim, a pozostałych osobowych ET21 z lokomotywowni Tarnów (a później Nowy Sącz) oraz elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57. W Muszynie z końcem 1987 roku pojawiły się lokomotywy spalinowe SP32, delegowane do Nowego Sącza z Jasła. SP32-049, 004 i 045 zostały zatrudnione na odcinku Muszyna – Plaveć i do przeciągania pustych składów z Muszyny i Krynicy do stacji postojowej w Powroźniku.

Po elektryfikacji największa dozwolona prędkość dla pociągów towarowych na linii wynosiła nadal 30 km/h. Rozkładem jazdy do sezonu 1998/1999 włącznie była przewidziana jedna para pociągów zdawczych, bocznicowych relacji Muszyna – Powroźnik, w następnych rozkładach jazdy pociągów towarowych obsługi tej relacji już nie przewidywano.

Dla pociągów osobowych i pospiesznych prędkość maksymalna wynosiła na całej długości linii nadal 50 km/h. W połowie lat 90. podniesiono maksymalną dozwoloną prędkość na odcinku od 2,0 do 5,7 km na 60 km/h.

W pierwszym sezonie po elektryfikacji linii zwiększono liczbę pociągów do 11 par, kursujących z Warszawy, Katowic, Krakowa, Tarnowa, Jasła, Nowego Sącza i Muszyny – dwa pociągi z Tarnowa i jeden z Nowego Sącza były obsługiwane jednostkami elektrycznymi. W kolejnym sezonie powróciło 12 par (przy czym jeden pociąg z Gdyni, a pociąg, który w poprzednim sezonie kursował z Katowic, rozpoczynał jazdę w Gliwicach); nie było pociągów z Nowego Sącza – relację przedłużono do Tarnowa, a jeden pociąg obsługiwany elektryczną jednostką trakcyjną rozpoczynał bieg w Bogumiłowicach.

W roku 1994 do Krynicy zaczęły docierać elektryczne zespoły trakcyjne serii ED72 z lokomotywowni Kraków Prokocim, obsługujące pociąg okresowy „Poprad” relacji Kraków – Krynica, (kursujący od sezonu 1992/1993). ED72 prowadziły także w ostatnich latach pociąg „Jaworzyna” (od 2004 r.). Z pociągami ekspresowymi zajeżdżały tu EP09, a ostatnio – z ekspresem „Ernest Malinowski” – czeskie lokomotywy serii 163. W sezonie 1998/1999 do Krynicy zaczął docierać pierwszy pociąg ekspresowy „Ernest Malinowski” z Warszawy Wschodniej, kursujący do końca 2003 roku codziennie, w kolejnych latach okresowo – w weekendy. W rozkładzie 1999/2000 wprowadzono jako ciekawostkę ekspres „Ernest Malinowski bis”, kursujący w razie potrzeby – po ogłoszeniu; eksperyment potrwał jeden sezon.



27 czerwca 1992 r. OKz32-2 z pociągiem specjalnym, zorganizowanym przez Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych, ze skadem „ryflaków” na stacji w Krynicy (fot. Leszek Zakrzewski)

Od 1 lipca 1998 r., w ramach restrukturyzacji PKP, w Muszynie utworzono Sekcję Inżynierii Ruchu I klasy. Sekcja, mająca siedzibę w budynku dawnego oddziału drogowego na terenie stacji w Muszynie, podlegała Zakładowi Infrastruktury Kolejowej w Nowym Sączu. Zadaniem sekcji było zapewnienie należytego funkcjonowania 41-kilometrowego odcinka linii tarnowsko-leluchowskiej od stacji Rytko do granicy państwowej i linii Muszyna – Krynica. Pod opieką miała infrastrukturę 8 stacji i 9 przystanków osobowych: łącznie 30 posterunków technicznych (9 dyżurnych ruchu, 9 strażnic przejazdowych, 2 posterunki zwrotnicze i 10 nastawni wykonawczych). W tym czasie na stacjach Żegiestów

i Powroźnik działały punkty załadowcze i wyładowcze. Stacja Krynica od 1987 roku była stacją zamkniętą dla ruchu towarowego, stąd transporty węgla dla Krynicy były rozładowywane w Powroźniku. Powroźnik mający 8 torów pełni od chwili przebudowy rolę stacji postojowej dla składów pociągów lokalnych i dalekobieżnych, przyjeżdżających do Krynicy. W tym celu usytuowano tu myjnię i odfekalnię wagonów pasażerskich, a także zaplecze do ich pełnej obsługi.

Od 1987 roku, po przebudowie układu torowego, stacja Muszyna posiada trzy tory przeznaczone dla ruchu towarowego, dwa dla osobowego, dwa tory odstawcze z rampą standaryzacyjną (dla przeprowadzania kontroli fitosanitarnej w imporcie i eksporcie), tor wyładunkowo-załadunkowy, tor Zakładu Taboru, na którym są przeprowadzane bieżące naprawy lokomotyw i wagonów, oraz pięć torów odstawczych o łącznej długości 100 m. Stacja może pomieścić jednocześnie 3 pociągi towarowe i 2 osobowe (maksymalnie 387 wagonów). W roku 1998 stacja przyjmowała i odprawiała 14 par pociągów pasażerskich do Krynicy, 6 par pociągów do Leluchowa i na Słowację oraz 7 par pociągów towarowych.

Z dniem 1 stycznia 2001 r. w ramach ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, do zarządzania siecią kolejową ze struktur PKP została wydzielona spółka akcyjna Polskie Linie Kolejowe. Powstała na bazie zlikwidowanej Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej PKP w Warszawie. Także w Nowym Sączu powstał Zakład Linii Kolejowych, który przejął obowiązki utrzymania infrastruktury kolejowej m.in. na linii Muszyna – Krynica. ZLK w Nowym Sączu utrzymuje następujące budynki:

- w Muszynie – strażnicę przejazdową nr 138,
- w Powroźniku – strażnicę przejazdową nr 6, nastawnię dysponującą „Pr” i nastawnię wykonawczą „Pr1”,
- w Krynicy – nastawnię wykonawczą „Kr1”,
- przejazdy kolejowe i przejścia przez tory na całej linii,
- obiekty mostowe i budowle inżynierskie – w zakresie nadzoru (fizycznie naprawami zajmuje się Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej oddział w Krakowie).

PKP S.A. Oddziałowi Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie podlegają:

- w Muszynie – budynki stacyjne,
- w Powroźniku – wiaty do obrządzania wagonów i budynki zaplecza (dzierżawione do roku 2010 przez spółkę Przewozy Regionalne), także tory 2 – 8 i żeberka 21 i 22,
- w Krynicy – budynek stacyjny.

7. Z kroniki wypadków kolejowych, klęsk żywiołowych i nietypowych wydarzeń na linii

Wśród wydarzeń, klasyfikowanych do wypadków kolejowych w ostatnich latach, prasa odnotowała zderzenie samochodu osobowego marki Audi z pociągiem osobowym (ezt) jadącym z Muszyny do Krynicy, na niestrzeżonym przejeździe kolejowym w dniu 20 stycznia 2008 r. Kierowca nie zdążył wyhamować na oblodzonej jezdni, uderzył

samochodem w schody przejeżdżającej jednostki elektrycznej, po czym samochód odbił się od składu i po dwukrotnym przezoślakowaniu zatrzymał obok drogi. Kierowca o dziwo wyszedł z wypadku bez obrażeń, ruch na szlaku był wstrzymany.

Dekadę wcześniej, 30 maja 1999 r. samochód osobowy pokonując przejazd kolejowy kategorii D na drodze do Jastrzębika, w km 2,796 wjechał pod pociąg, który roztrzaskał pojazd, pociągnął przed sobą aż do najbliższego słupa trakcyjnego, na którym resztki samochodu dosłownie się owinęły. Kierowca podczas uderzenia wypadł przez szybę z samochodu i przeżył wypadek. Odnotowano długą przerwę w ruchu. Zakład Infrastruktury Kolejowej w Nowym Sączu w lipcu i ponownie we wrześniu 1999 roku wystąpił do Urzędu Miasta i Gminy Uzdrowskiej w Muszynie z prośbą o osygnalizowanie przejazdu od strony drogi znakami „przejazd kolejowy bez zapór” oraz wskaźnikami zbliżania.

W 1996 roku na przejeździe w km 1,505 pod pociąg wpadł 12-letni chłopiec jadący na rowerze i zginął na miejscu. W roku 2003 pod pociąg „warszawski” jadący z Krynicy, na wysokości tarczy ostrzegawczej przed semaforem wjazdowym do Powroźnika, najprawdopodobniej rzuciła się kobieta, która zginęła pod kołami. Przerwa w ruchu trwała do późna w nocy, ponieważ oczekiwano na przybycie prokuratora z ekipą śledczo-dochodzeniową.

3 sierpnia 1998 r., w ramach protestów przeciwko importowaniu zboża na pasze z zagranicy do Polski, grupa rolników pod przywództwem Mariana Zagórnego, lidera Ogólnopolskiego Komitetu Protestacyjnego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność” Rolników Indywidualnych, doprowadziła do wysypania węgierskiej pszenicy, jęczmienia i kukurydzy z 18 czteroosiowych wagonów, równocześnie na 3 torach, przez co stacja Muszyna była sparaliżowana przez dwa tygodnie. Do pomocy wezwano wojsko i zbierano rozsypane zboże wiadrami, ładując je z powrotem do wagonów.

Kłęski żywiołowe omijały raczej linię, ostatnie problemy występowały podczas pamiętnego oberwania chmury nad Muszyną w czerwcu 2002 roku, kiedy po ulewnym deszczu wezbrały wody potoków i strumieni, nadmiaru wód spływających ze zboczy Malnika nie przyjęły rowy i zasypane częściowo przepusty i w efekcie nastąpiło przelanie wody przez koronę torowiska. Najgroźniej było na wysokości kościoła pw. św. Józefa w Muszynie, gdzie woda podmyła przyczółek mostowy, zalała ulicę Grunwaldzką i domy leżące przy ulicy. Od godzin popołudniowych do wczesnych godzin porannych następnego dnia nastąpiła przerwa w ruchu, a tor kolejowy stanowił jedyne połączenie z centrum miasta dla mieszkańców zalanej dzielnicy.

Śnieg ze stacji w Krynicy podczas dużych zamieci jest wywożony kombajnem PSE, z tego powodu, że tory stacji, położonej na otwartej przestrzeni są zawiewane, a nie ma możliwości składowania śniegu w najbliższej okolicy. Sytuacja taka miała nawet miejsce w kwietniu 1986 roku, kiedy to nagły atak zimy zmusił służby do ściągania kombajnu ze Stróż, podczas gdy od Piwnicznej na północ panowała beżśnieżna wiosna. Na linii Muszyna – Krynica przed zawianiem śniegiem ochraniający jest odcinek toru w Powroźniku, gdzie co roku ustawiane są płotki przeciwśnieżne.

8. Lata ostatnie

Do rozkładu 1992/1993 wprowadzono pospieszny „Poprad” z Krakowa Głównego, kursujący w soboty i niedziele, w kolejnych latach dodawano jeszcze przejazdy w dni świąteczne i wybrane dni w roku, a od 1998 roku w wybranych okresach pociąg ten jeździł codziennie. „Poprad” zakończył kursowanie w 2000 roku.

18 sierpnia 1994 r. została podpisana umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowackiej o komunikacji kolejowej przez granicę państwową. Na tej podstawie można było zorganizować lokalny ruch pociągów osobowych. Ruch przygraniczny obsługiwały jeszcze od lat 70. XX wieku koleje ČSD wagonami motorowymi serii 810 (M152.0) i 820 (M240.0), zwanymi popularnie „motorkami”, kursującymi z Plavča do Muszyny. Na przykład w rozkładzie 1977/1978 były to 4 pary pociągów, a po roku 1980 – 2 pary, za wyjątkiem sezonu letniego 1993 roku, kiedy to kursowały 3 pary pociągów tej relacji. W rozkładzie 1995/1996 pojawiły się dalekobieżne pociągi „Presovčan” (początkowo Tarnów – Prešov, od 1998 Kraków Główny – Košice) i „Tarnovia” (początkowo Tarnów – Plaveč, od 1997 roku do stacji Prešov, od 1998 Kraków Główny – Košice). Pociągi te zastąpiły lokalne połączenia. W sezonie 1999/2000 i następnym wprowadzono parę pociągów relacji Leluchów – Krynica.

Od roku 2001 wprowadzono połączenia bezpośrednie Krynica – Plaveč – Krynica. Jednowagonowe pociągi (początkowo 3 pary) tej relacji obsługiwały lokomotywy EU07; obecnie obsługują je ezr EN57 lub EN71 należące do spółki Przewozy Regionalne. Od sezonu 2002/2003 były to już 2 pary pociągów, kursowały także przez Muszynę „Presovčan” i „Tarnovia”.

W 2002 roku do Krynicy zawitał w okresie Świąt Bożego Narodzenia pospieszny „Nocny Ekspres” z Gdyni Głównej Osobowej. Rok później w pospiesznym „Wetlina”, kursującym w weekendy, sezonowo, wydzielono część składu do Krynicy. Pociąg był dzielony w Stróżach. To połączenie funkcjonowało trzy sezony.

W lutym 2003 roku, z powodu strajku słowackich kolejarzy, oprócz zawieszenia ruchu wszystkich pociągów przejeżdżających przez przejście w Leluchowie, nie kursowały pociągi lokalne Krynica – Plaveč.

W maju 2004 roku dworzec w Krynicy posłużył reżyserowi Krzysztofowi Krauzemu za tło do zdjęć podczas kręcenia wielokrotnie nagradzanego na różnych festiwalach filmowych obrazu „Mój Nikifor”, z Krystyną Feldman w roli głównej.

W roku 2005 wprowadzono sezonowo kursujące pociągi relacji Krynica – Plaveč (2 pary), natomiast zlikwidowano pociągi „Presovčan” i „Tarnovia”, stąd też oba te połączenia były jedynymi transgranicznymi połączeniami lokalnymi.

W 2006 roku pojawił się nowy pociąg kwalifikowany – sezonowy, pospieszny „Nosal” z Warszawy Wschodniej do Zakopanego i Krynicy, dzielony w Krakowie-Płaszowie. Od 2007 roku w wyznaczonych terminach skład rozpoczął bieg w Gdyni Głównej Osobowej. W rozkładzie 2007/2008 do Krynicy dotarł 21 grudnia 2007 r. i w dniach 9, 21 i 23 lutego 2008 r. (łącznie w 4 dni) pociąg EuroCity Józef Bem z Warszawy, dzielony

w Muszynie na część kursującą do Krynicy (ekspres) i część składu do stacji Budapest Keleti. Ożywiono komunikację lokalną, dodając jedną parę pociągów relacji Krynica – Plaveč.

Rok 2008 przyniósł nowy pociąg, „Warmia” z Olsztyna do Krynicy, kursujący w okresie międzyświątecznym od 27 grudnia 2008 r. do 3 stycznia 2009 r. i 2 maja 2009 r., oraz ekspres „Morskie Oko” z Warszawy Wschodniej do Zakopanego i Krynicy, kursujący także 27 grudnia 2008 r. oraz 3, 17, 29 i 31 stycznia 2009 r.

Podobnie jak w okresie międzywojennym, trasa bywa miejscem prób taboru – i tak np. dnia 11 lipca 2008 r. na trasie Nowy Sącz – Krynica – Nowy Sącz były prowadzone testy, po zwiększeniu mocy, elektrycznego szynobusu EN81-007 produkcji bydgoskiej PESY.

10 września 2008 r., w pierwszym dniu XVIII Forum Ekonomicznego w Krynicy, na torach krynickiej stacji został zaprezentowany elektryczny zespół trakcyjny 19WE-01 produkcji nowosądeckiego NEWAG-u. Pojazd spotkał się z dużym zainteresowaniem gości Forum. Z budową i charakterystyką pojazdu zapoznał się między innymi Cezary Grabarczyk – minister infrastruktury, Andrzej Wach – prezes zarządu PKP S.A., Wojciech Balczun – prezes PKP CARGO S.A., Jan Tereszczuk – prezes spółki Przewozy Regionalne, Leszek Walczak – prezes zarządu SKM Sp. z o.o. w Warszawie, Andrzej Osipów – prezes PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. Sąddecki zakład pokazał także wagon pasażersko-barowy 155A. Ezt i wagon były prezentowane na stacji PKP Krynica-Zdrój do 12 września 2008 r.

W rozkładzie jazdy 2008/2009 spółka Przewozy Regionalne, w ramach oferty „Sąsiedzi”, obejmującej uruchomienie pociągów międzynarodowych przygranicznych, zgłosiła 2 pary pociągów, kursujących sezonowo (17 stycznia – 28 lutego i 20 czerwca – 30 sierpnia 2009 r.); kursowanie tych pociągów zapewniono także w rozkładzie 2009/2010 (19 czerwca – 29 sierpnia 2009 r.).

4 czerwca 2010 r. wzburzone wody Popradu uszkodziły filary i zerwały przęsła mostu kolejowego na szlaku pomiędzy Starym Sączem a Nowym Sączem-Biegonicami. Uniemożliwiło to ruch kolejowy na linii 96 Tarnów – Muszyna – Granica Państwa. Ruch kolejowy na odcinku Nowy Sącz – Muszyna – Krynica został wstrzymany do odwołania. Ponadto rozmycie nasypu w Kłokowej i wykolejenie się tam ezt EN57 spowodowało zamknięcie dla ruchu odcinka Tarnów – Stróże. Odcinek Stróże – Jasło z powodu rozmycia nasypów także został zamknięty dla ruchu. Wskutek tego w Krynicy zostały uwięzione ezt EN57-694 i EN71-004, w Powroźniku 13 wagonów PR, w Muszynie 2 lokomotywy ET41 i jedna ET21 oraz SM42. W Powroźniku został uszkodzony słup trakcyjny, stąd też odłączono napięcie w sieci trakcyjnej na linii.

Koleje słowackie ZSSK z powodu uszkodzenia przez powódź, infrastruktury kolejowej na własnych liniach w okolicach Plavca, odwołały kursowanie pociągów międzynarodowych przygranicznych 8750/ 8753relacji Plaveč – Krynica – Plaveč, które miały kursować sezonowo od 19 czerwca do 29 sierpnia.

Po odbudowie nasypów w Kłokowej, dopiero od 9 lipca 2010 r. Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych zorganizował zastępczą komunikację autokarową doliną Popradu i można było pociągiem (do Nowego Sącza), a dalej autobusem dojechać z Tarnowa przez Nowy Sącz do Muszyny oraz Krynicy (pociągi PR: 33101, 66131 i 629). INTERCITY skróciło relacje pociągów TLK 13504/31504 Warszawa Wschodnia – Krynica, TLK 53512/35512 Gdynia Główna – Krynica do i z Krakowa-Płaszowa, a TLK 13411/31410 Warszawa Wschodnia – Krynica do i z Krakowa Głównego. Kasa INTERCITY na stacji w Krynicy została zlikwidowana decyzją z 14 czerwca 2010 r. W połowie lipca zostały zakończone prace związane z odtworzeniem i naprawą uszkodzonej przez powódź infrastruktury kolejowej w dolinie Popradu, co umożliwiło kursowanie pociągów pasażerskich na odcinkach Stary Sącz – Muszyna i Muszyna – Krynica oraz Muszyna – Plaveč. Pasażerski ruch kolejowy na tych odcinkach jednak nie został uruchomiony. Odbudowany most na Popradzie został uroczyście otwarty 15 stycznia 2011 r.

W związku z tym od dnia 16 stycznia 2011 roku PKP Intercity przywróciło kursowanie pociągów na odcinku Nowy Sącz – Krynica:

- TLK 43502 (Gdynia Główna) Katowice – Krynica;
- TLK 34502 Krynica – Katowice (Gdynia Główna);
- TLK 33507 Gdynia Główna – Krynica;
- TLK 33506 Krynica – Gdynia Główna;
- EIC 33412 Tatry z Krynicy do Krakowa/Warszawy Wschodniej (kursuje od 17 stycznia 2011 roku);
- EIC 33413 Tatry z Warszawy Wschodniej/Krakowa do Krynicy (kursuje od 17 stycznia 2011 roku).

Do Krynicy pierwszy pociąg wjechał, po przeszło półrocznej przerwie, w dniu 16 stycznia 2011 r. o godz. 10:10. Był to pociąg Tanich Linii Kolejowych nr 43502 z Gdyni Główniej, składający się z pięciu wagonów prowadzonych lokomotywą EU07-466. Dowiózł ok. 30 osób¹¹.

Kilka dni później, 23 stycznia 2011 r., o godz. 4:23 wyruszył z Krynicy do Krakowa pierwszy pociąg Przewozów Regionalnych, a pierwszy skład pasażerski tej spółki z Nowego Sącza do Krynicy dotarł o godz. 6:25.

Kierowcy odzwyczajeni od kursowania pociągów po linii Muszyna – Krynica, zapomnieli o ostrożności. Kilka dni po otwarciu ruchu, 23 stycznia 2011 r. ok. godz. 17:30 na niestrzeżonym przejeździe kolejowym przy ul. Grunwaldzkiej w Muszynie pociąg osobowy relacji Krynica – Tarnów uderzył w samochód terenowy marki Nissan Patrol, który najprawdopodobniej wpadł w poślizg i znalazł się na torach. Kierowca z urazem nogi został zabrany do szpitala w Krynicy-Zdroju.

Tymczasem spółka PKP Intercity zawiesiła kursowanie dalekobieżnych pociągów EIC 13413/33413 „Tatry” – pozostawiając kursowanie tego ekspresu jedynie w okresie

¹¹ Pociągi w Krynicy – wpis ze strony IC Forum.pl – kolej wczoraj, dziś i jutro – twoja kolej: <http://ic.rail.pl/viewtopic.php?f=29&t=8324&p=132590#p132590>

ferii w dniu 12 lutego 2011 r. (8:03 z Warszawy Wschodniej – 15:44 w Krynicy) i TLK 53202/43503 w dniach 11–13 lutego 2011 r. (0:12 z Warszawy Wschodniej – 11:55 w Krynicy). Od 1 marca 2011 r. zostało odwołane kursowanie „Tatr” na odcinku Kraków Płaszów – Krynica.

Dla pasażerów pragnących dojechać do Krynicy, pozostały dwa dalekobieżne pociągi PKP Intercity uruchamiane sezonowo:

- TLK 33506/33507 (Gdynia Główna) Kraków Główny – Krynica kursujący z Gdyni w dniach 30 IV – 2 V i 23 VI – 30 VIII, 18 – 24 XII i 27 – 31 XII oraz 2 I i 15 I – 13 II a z Krynicy w dniach 1/2 – 3/4 V i 23/24 VI – 30/31 VIII, 18/19 – 23/24, 26/27 – 30/31 XII a także 1/2 i 2/3 I, 15/16 I – 13/14 II;
- TLK 43502/3 – 34502/3 (Gdynia Główna) Katowice – Krynica, kursujący z Gdyni Główniej w dniach 4/5 III – 17/18 VI i od 2/3 IX z piątku na sobotę oraz 30 IV/1 V, 1/2 V, a 22/23 VI – 29/30 VIII codziennie, do Gdyni Główniej kursuje 5/6 III – 18/19 VI i od 3/4 IX z soboty na niedzielę oraz 1/2, 2/3 V, a 23/24 VI – 30/31 VIII codziennie.

Do tego pozostało 5 par pociągów „REGIO” spółki Przewozy Regionalne – dwa wyruszające z Krakowa, dwa z Nowego Sącza i jeden z Tarnowa.

Spółka Przewozy Regionalne zrezygnowała z utrzymywania stacji obrządzania wagonów w Powroźniku, tak więc składy docierające do Krynicy już nie są przesyłane do Powroźnika.

Budynek dworca kolejowego w Krynicy pozostał zamknięty, kasy biletowe zostały ze względów oszczędnościowych zlikwidowane, a toalety są nieczynne.

Życie na linii powoli zamiera...



Kwiecień 1998 r. Przepust kamienny przed stacją Krynica w km. 8,991 (fot. Leszek Zakrzewski)