

HISTORIA LINII KOLEJOWEJ NOWY TARG – SUCHA GÓRA – KRÓLEWIANY

1. Z KRÓLEWIAN DO NOWEGO TARGU

Istotny wpływ na życie gospodarcze północnej części Orawy miała niewątpliwie wprawdzie budowa magistrali Koszycko – Bohumínskiej otwartej w 1871 roku, a następnie jej północnego łącznika biegnąca w kierunku północnej granicy Królestwa Węgierskiego i Galicji. Pierwsze poważne analizy dotyczące budowy nitki kolei żelaznej w kierunku Orawy przypadają na lata 80-te XIX wieku. Dały one asumpt do szeregu dyskusji i rozważań, które prowadzone były zarówno wśród oficjalnych czynników rządowych, ale także na forum publicznym. Przejawiało się to m.in. w postaci petycji władz samorządowych przez które potencjalna linia miała przebiegać czy licznych artykułów prasowych publikowanych na łamach ówczesnej prasy. Głównym przedmiotem dyskusji pozostawała bowiem kwestia, w którym miejscu zostanie połączona magistrala z łącznikiem biegnącym w kierunku Orawy. Istniały dwie opcje przebiegu nowej linii kolejowej, przez: Kraľovany i Ruzomberok. Ostateczne wyliczenia specjalistów wykazały, że najkorzystniej będzie zbudowanie linii kolejowej z Kraľovian, pomimo, iż jak zakładano, głównie z uwagi na warunki terenowe, będzie się wiązało z większymi trudnościami natury technicznej jak i niewątpliwie ze wzrostem nakładów finansowych. Połączenie jednak Orawy z siecią kolejową Węgier, w ocenie ówczesnych władz, dawała nadzieję na zdecydowany rozwój gospodarczy tego regionu. Koncesję na budowę i eksploatację linii kolejowej biegnącej przez Dolny Kubin do Suchej Góry otrzymali Tichomir Löwenfeld i Imrich Markbreit, na podstawie artykułu prawnego nr. XXVII / 1897, zatwierdzonego dekretem nr 56289 / 97.XI.1. Budowa toru była utrudniona, konieczne było bowiem wykonanie nasypów, osiagających wysokość do 10 m, dwa razy głębokie cięcia, a nawet jeden tunel o długości 87 m. Największą sztuczną konstrukcją na torze był stalowy most na Orawie o długości 88 metrów. Niemniej jednak budowa stosunkowo długiej linii kolejowej (70,4 km) kosztowała tylko 7 140 000 K. Stacje były wyposażone w komory oczekiwania. Na torze było 10 ekspedycyjnych budynków z magazynami, wzdłuż szerokiego toru, zbudowano 17 posterunków strażniczych. Spośród 105 przejazdów, było 100 poziomów, 2 przejścia podziemne i 3 wiadukty. Biorąc pod uwagę ówczesne możliwości techniczne jakimi dysponowali ówczesni budowniczowie należy zaznaczyć, iż budowa linii kolei oraz towarzyszącej jej infrastruktury odbyła się stosunkowo krótkim czasie. Najtrudniejszym był odcinek biegnący przez dolinę Kraľovian, gdzie został on wykonany niemal w litej skale. Pierwszy fragment linii z Kraľovian do Orawskiego Podzamku został otwarty dla ruchu pasażerskiego i towarowego 20 grudnia 1898 r. W następnej kolejności zbudowany został odcinek do TvrDOSina, który został uroczystie oddany do eksploatacji 18 czerwca 1899 r. Ostatni fragment linii został oddany 21 grudnia 1899 r. Był to odcinek biegnący do granicy Węgier z Galicją przez Trestne, Liesek, Vitanovą i stacją końcową Sucha Hora. W pierwszych latach na linii wykorzystywał trzy lokomotywy klasy XII (Budapeszt 1899, o następujących numerach inwentarzowych: 1347, 1348 i 1405). W okresie późniejszym zastąpiły je dwie lokomotywy, wyprodukowane w 1907 r. w berlińskiej Fabryce lokomotywy A. Borsiga, o numerach inwentarzowych 511 i 512.

Na Podtatrze pierwsza kolej dotarła już w drugiej połowie XIX wieku po zbudowaniu w latach 1867-72 przecinającej węgierski Spisz i Liptów ważnej magistrali koszycko-bogumińskiej. Ukończona w 1895 roku lokalna linia z Popradu do Tatrzańskiej Łomnicy umożliwiła już dojazd do samych podnóży Tatr, podobnie jak oddana do użytku w 1896 roku kolejka zębata łącząca Tatrzańską Szczyrbę przy wspomnianej magistrali ze Szczyrbskim Jeziorem (Strbskim Plesem). W 1899 roku ukończono natomiast budowę biegnącej doliną Orawy linii kolejowej Królewiany (Kralovany)- Sucha Góra (Sucha Hora) łączącej magistralę koszycko-bogumińską z ówczesną administracyjną granicą Galicji i Węgier. W tym samym roku kolej dotarła do Tatr od północy, po zbudowaniu linii Chabówka - Zakopane. Z jej budową jest związana nierozdzielnie osoba hrabiego Władysława Zamojskiego, właściciel dóbr kórnickich w Wielkopolsce. Po doprowadzeniu kolei do Zakopanego, była to linia prywatna spółki akcyjnej, którym głównym udziałowcem był Zamoyski, postanowiono przedłużyć ją dalej, aż do połączenia z Suchą Górą. Alternatywnie do projektu rządowego tzw. Wariant północny po trasie (Nowy Targ - Sucha Góra, Zamoyski zlecił wykonanie projektu trasy w wariacie południowym tj. przez Kościelisko, Witów i Chochołów, czyli wzdłuż całego podnóża polskich Tatr Zachodnich. Obydwa projekty, wykonane przez inż. Aleksandra Zabokrzyckiego, przedstawiono komisji ministerstwa kolei. Komisja przychyliła się do projektu Zamoyskiego, korzystniejszego ze względów gospodarczych i turystycznych. Tańsza byłaby także eksploatacja takiego wariantu trasy. Pojawili się jednakże jego zdecydowani przeciwnicy w tym władze wojskowe. Wśród szeregu kontrargumentów były też takie, że kolei zagrażać będą lawiny śnieżne. Po trzech latach sporów, ze względów strategicznych zdecydowano o budowie Linii z Nowego Targu przez Czarny Dunajec. Prace rozpoczęto w 1902 roku, a ukończono 1 lipca 1904 roku. Nowa linia kolejowa na całej swej długości nie była dostosowana do przejazdu ciężkich pociągów wojskowych i ciężkich parowozów, niemniej jednak transport wojskowy był na tej trasie realizowany, tak podczas I wojny światowej jak i później w okresie 20-lecia międzywojennego. Wielokrotnie stacja w Czarnym Dunajcu była wykorzystywana jako punkt rozładunkowy i załadunkowy jednostek Wojska Polskiego. Jesienią 1938 r. linię wykorzystano do przewiezienia oddziałów wojskowych ze składu Grupy Operacyjnej „Podhale”, które zajmowały dwie wioski na Orawie: Suchą Górę i Głodówkę. Początkowo ruch na linii był niewielki, przejeżdżały tędy 2 pociągi dziennie do Suchej Góry i 2 do Czarnego Dunajca. Były to składy osobowe i gdy zachodziła potrzeba towarowe, obsługiwane przez parowozy TKh12. W czasach, gdy przemieszczano się furmankami powstanie linii kolejowej musiało wpłynąć na rozwój gospodarczy regionu i tak też się stało. W latach trzydziestych parowozy TKh12 zastąpiono parowozami TKh1, które miały mniejszy zbiornik wody. Przez tę różnicę zdarzało się, że zanim pociąg dojechał do Nowego Targu, aby napełnić zbiornik z żurawia, na przystanku w Rogoźniku trzeba było robić to ręcznie przy pomocy stacyjnej pompy i wiader. W Czarnym Dunajcu powstał Urząd Celny a przy stacji pojawił się tartak, zaś w Rogoźniku wapiennik i cegielnia. Przez niespełna rok w okresie listopad 1938 r. wrzesień 1939 stacja końcowa linii w Suchej Górze, znajdowała się na terytorium RP. Tutaj też mieścił się punkt celny odbywała odprawa paszportowo – towarowa. Kiedy 1 września 1939 roku rozpoczęła się II wojna światowa, która nie ominęła Podhala i linii „suchogórskiej”. Mieszkańcy Podczerwonego wspominali, że do mostu kolejowego od strony Czarnego Dunajca podjechał pociąg. W tym samym czasie od strony Chochołowa nadjechały dwa niemieckie czołgi i ostrzelały skład z karabinów maszynowych. Nastąpił silny wybuch, w skutek czego most

runął do wody, na szczęście pociąg zdążył wycofać się do Czarnego Dunajca i odjechał w stronę Nowego Targu. Okresie Polski Ludowej przyniósł istotne zmiany dla linii kolejowej. Rozpoczęła się era „wielkich budowli socjalizmu” co oznaczało większe zapotrzebowanie na kruszywo budowlane. Tor linii Nowy Targ – Sucha Góra został wzmocniony, ponieważ na rzece Czarny Dunajec powstały żwirownie w kilku punktach: w Rogoźniku, Czarnym Dunajcu i Podczerwonym. Oznaczało to także zwiększenie ruchu towarowego, a co za tym idzie konieczne było wprowadzenie silniejszych parowozów Tp1. Okres ożywienia linii nie trwał zbyt długo. Żwirownie na Czarnym Dunajcu w latach 1965-67 zostały zamknięte, a kilka lat później wapiennik w Rogoźniku z powodu objęcia ochroną geologiczną Skały Rogoźnickiej. Następnie rozwinął się transport drogowy, który był szybszy i wygodniejszy co wpłynęło znacząco na utrzymywanie ruchu na linii. Do roku 1989 regularny ruch towarowy utrzymywano był tylko do Czarnego Dunajca, gdyż tory za stacją zostały rozebrane. Linię całkowicie zamknięto w 1991 roku. Dzisiaj po dawnych torach pozostał tylko nasyp kolejowy, po którym biegnie asfaltowa ścieżka rowerowa historyczno - kulturowo - przyrodniczego szlaku wokół Tatr. Podążając nią można zobaczyć budynki dawnych stacji kolejowych, które przypominają o minionych czasach. Zachowały się również stare zdjęcia i pocztówki przedstawiające linię z czasów jej świetności.

2. ARCHITEKTURA I CHARAKTERYSTYKA LINII

W momencie budowy kolej Podhala, na mapie Europy nie było Polski a region znajdował się pod zaborem austriackim. Dlatego zatem w architekturze budynków stacyjnych, można dopatrzeć się wpływów budownictwa Austro-Węgier. Patrząc na budynki stacji znajdujących się na linii Nowy Targ – Sucha Góra trudno nie dostrzec charakterystycznego kąta nachylenia dachu. Wynosił około 30° czyli był znacznie mniejszy, niż ten, który posiadały budynki w stylu podhalańskim lub zakopiańskim. Na elewacji pojawiły się gzymsy, a na narożnikach pilastry imitujące kolumny. Niewielkie okna były obramowane prostą formą, wzbogacającą bryłę. Analizując układ funkcjonalny można dopatrzeć się pewnej zależności i podzielić budynki stacyjne ze względu na znaczenie miejscowości, w której się znajdowały. Otóż w tych mających większe znaczenie gospodarcze takie jak Nowy Targ, Czarny Dunajec czy Zakopane posiadały stacje kolejowe budowane według określonego schematu, gdzie stacja złożona była z trzech części, co też zamykało się w trzech bryłach połączonych ze sobą. Pierwsza część to ogólnodostępne pomieszczenie poczekalni, z którego wychodziło się na zadaszony peron. Druga stanowiła pomieszczenia kas biletowych wraz z zapleczem przeznaczonym dla pracowników kolei. Trzecia natomiast to pokoje biurowe. Mniejsze budynki stacyjne np. w Rogoźniku czy Podczerwonym nie posiadały tej części. Każda stacja miała własną studnię, konieczną ze względu na fakt, iż linię obsługiwały parowozy. Budynki posiadały piwnice, gdzie przechowywano węgiel. W pobliżu znajdowały się obiekty pomocnicze takie jak lampiarnie czy magazyny. Podstawowym materiałem, z którego budowano dworce i stacje kolejowe w Galicji w tym również na linii Nowy Targ - Sucha Góra, była cegła i kamień łamany, a ściany pokrywano tynkiem. Stolarka okienna i drzwiowa była wykonywana z drewna zaś dachy najczęściej kryto dachówką. Styl jaki reprezentują te budynki stacyjne i dworcowe nadaje im osobistego charakteru. Pomimo, że nie są zbyt duże i okazałe, posiadają jednak swój niepowtarzalny urok, a co najważniejsze w czasach kiedy ruch na linii była czynna, doskonale spełniały swoją funkcję.

Polski (galicyjski) odcinek linii kolejowej liczył 23 km. O momentu powstania, aż do zamknięcia była linią jednotorową, obsługiwaną wyłącznie przez trakcję parową, nigdy nie zelektryfikowaną. Na całym jej przebiegu znajdowało się kilkanaście przepustów wodnych pod torami oraz dwa charakterystyczne żelazne mosty: w Ludźmierzu na potoku Mały Rogoźnik oraz w Podczerwonym na potoku Czarny Dunajec. Linia do Suchej Góry rozpoczyna się za stacją Nowy Targ. Tor ostro skręcał na zachód, biegnąc kilkaset metrów równoległe do toru boczniczy ukrytego za lasem, dzisiaj nieistniejącego Kombinatu Obuwniczego Nowotarskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Podhale”. W 2,48 km znajdował się najmłodszy na linii przystanek Nowy Targ Fabryczny, zbudowany w latach pięćdziesiątych. Dalej tor obniżał się w niezbyt wyraźną dolinę potoku Wielki Rogoźnik, którą pokonywał po kratownicowym, łukowym moście. Około kilometra na północ od toru leży miejscowość Ludźmierz. Kilkaset metrów za mostem znajdował się przystanek Ludźmierz, zlikwidowany po wojnie z powodu niedogodnego położenia. W km 6,99 znajdowała się pierwsza większa stacja na linii tj. Rogoźnik Podhalański, przy nieczynnej obecnie cegielni i wapiennika. Dalej tor biegł szeroką idealną kilkunastokilometrową równiną przez którą, przebiega główny dział wód Europy, docierając do kolejnej stacji w 11,88 km. tj. stacji Czarny Dunajec. Za nią tor skręca na południe by na dystansie 3,2 km bieć po idealnie prostej linii, skręcić na zachód i pokonać rzekę Czarny Dunajec po żelaznym, jednoprzęsłowym 40-metrowym moście. Następnie tor docierał do ostatniej na terenie Polski stacji Podczerwone, która leżała dokładnie w km 18. Za stacją licznymi zakolami i po wysokim nasypie tor wznosił się (25 promil) w stronę granicznego grzbietu, który osiągał po 5 km, przecinając wypiętrzony na kilka i długi na kilkaset metrów wał torfowiska wysokiego. Stacja końcowa linii Sucha Góra znajdowała się ok. 300 metrów za granicą państwa.

3. STACJE KOLEJOWE NA TRASIE LINII

Stacja Nowy Targ

Linia kolejowa nr 118 do Suchej Góry rozpoczyna się od stacji w Nowym Targu. Jest ona stacją węzłową, położona na wysokości 602 m n.p.m. Powstała w związku uruchomieniem linii kolejowej Chabówka – Zakopane. Otwarto ją jak większość tego typu obiektów na tej linii 22 października 1899 r. Natomiast w dniu 1 lipca 1904 r. oddano do użytku drugą linię rozpoczynającą się w stolicy Podhala tj. linię Nowy Targ - Sucha Góra. W proces jej utworzenia bardzo aktywnie włączyły się władze miasta i powiatu, lobbując u najwyższych czynników rządowych za tzw. północnym przebiegiem trasy. Jednocześnie, Rada Miasta w dniu 25 czerwca 1899 r. jednomyślnie uchwaliła przyznać subwencję inwestycyjną w wysokości 50 000 zł na budowę linii kolejowej, a także zobowiązała się do bezpłatnego oddania funduszowi kolejowemu na własność wszystkie grunta będące w jej posiadaniu, a które pod tą budowę zostaną zajęte. Ponadto, gdy na początku 1900 r. nieoczekiwanie ministerstwo komunikacji wstrzymało przyjazd tzw. „komisji obchodowej” powołano i wydelegowano deputację w składzie: Mikołaj Halikowski Burmistrz Miasta, Adam Uznański Marszałek Powiatowy, Aleksander Lgocki wicemarszałek powiatowy, Struszkiewicz notariusz oraz Józef Pęksa Wójt Czarnego Dunajca i jeden włościanin z Nowego Targu. Udała się ona na dwór Cesarza Franciszka Józefa do Wiednia, a następnie do ministerstwa komunikacji w Budapeszcie domagając się jak najszybszego rozpoczęcia prac budowlanych.

Wraz z uruchomieniem linii do Suchej Góry, rozbudowano i zmodernizowano nowotarską stację wznosząc m.in. nową parowozownię z dwustanowiskową ogrzewalnią z obrotnicą. Usytuowana została na przeciw dworca osobowego. Organizacyjnie podobnie jak Chabówka, podlegała ona parowozowni w Zakopanem. Pierwszymi stacjonującymi w niej parowozami były austriackie tendraki serii 97, później przez PKP oznaczone TKh12. Niektóre obiekty z dawnej infrastruktury kolejowej przetrwały do dzisiaj. Część nowotarskiej parowozowni jest np. wykorzystywana jako garaż dla drezyn. Na stacji wybudowano także wieżę wodną, która jako jedna z nielicznych w Polsce nadal jest zdalna do użytku. Budynek dworcowy jest dwukondygnacyjny murowany nakryty wielospadowym dachem. W gmachu obok tradycyjnej poczekalni ogrzewanej piecami kaflowymi, znajdowało się także pomieszczenie z kasami biletowymi oraz zaplecze biurowe i mieszkalne.

Stacja w Nowym Targu z uwagi na swoje położenie była wykorzystywana zarówno do obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego ale także do celów militarnych m.in. intensywnie eksploatowała ją armia austro-węgierska. Tutaj, od początku XX w. aż do wybuchu I wojny światowej, zatrzymywały się eszelony wojskowe ze sprzętem pododdziałów artylerii fortecznej, na stałe stacjonujące w Twierdzy Kraków. Jednostki artylerii fortecznej m.in. 2 pułk z Krakowa i 3 pułk z Przemyśla rokrocznie odbywały kilkutygodniowe ćwiczenia i manewry na nieodległym poligonie artyleryjskim.

W czasie Wielkiej Wojny stacja odegrała istotną rolę w toku operacji limanowsko-łapanowskiej. Tutaj bowiem wylądowały się m.in. pododdziały Legionów Polskich Józefa Piłsudskiego oraz austriackich cyklistów i kawalerzystów, które niemal z marszu wchodziły do walki. Tutaj również znajdował się punkt zborny jeńców rosyjskich wziętych do niewoli w czasie walk w Beskidach.

Po zakończeniu I wojny światowej stację i całą jej infrastrukturę przejęła polska administracja. W 1919 roku na krótko stacjonował tutaj polski pociąg pancerny „Hallerczyk”. Jego załoga odbywała ćwiczenia i ostre strzelania w kierunku dawnego austriackiego poligonu artyleryjskiego. Stąd też w trybie alarmowym wyruszyła na Śląsk Cieszyński, gdzie uczestniczył w walkach z oddziałami czeskimi m.in. w bitwie pod Skoczowem.

W okresie międzywojennym kilkakrotnie przez nowotarską stację przejeżdżały pociągi wiozące m.in. Prezydenta Stanisława Wojciechowskiego i Ignacego Mościckiego. Pierwszy z nich, skorzystał nawet z tutejszej gościnności i odjechał podstawionym w Nowym Targu składem do Warszawy. Miało to miejsce 10 sierpnia 1923 r. po wizycie w Krynicy i Szczawnicy.

W dniu 16 maja 1931 r. na stacji kolejowej w Nowym Targu odbyła się krótka uroczystość powitania pociągu specjalnego przewożącego do Zakopanego trumnę ze zwłokami ś.p. Władysława Orkana. Witali go przedstawiciele miasta i powiatu. Jak pisała „Gazeta Podhalańska”: „mimowolny żal ścisnął serca, gdy chór nowotarskiego seminarium żeńskiego pod kierownictwem p. Skrzywanównęj wykonał mistrzowsko podhalański marsz żałobny „Kie Janicka wiedli do Lewoce”. Kilka lat później 28 listopada 1938 r. władze miasta, powiatu, żołnierze i oficerowie żegnały na stacji trumnę ze zwłokami ś.p. mjr Stefana Rago, który poległ na Przełęczu Żdziarskiej czasie wymiany ognia z oddziałami Armii Czechosłowackiej. Okres okupacji nie-

mieckiej zapisał się czarnymi zgłoskami w historii nowotarskiej stacji kolejowej. Już w listopadzie 1939 r. do Nowego Targu przybyli pierwsi przesiedleńcy z Wielkopolski włączonej do Rzeszy. Kolejne transporty przypadły na pierwszy kwartał 1940 r. Niezwykle tragiczny był dzień 30 sierpnia 1942 r., w którym władze niemieckie dokonały likwidacji nowotarskiego getta. Wszystkim Żydom nakazano wówczas zgromadzić się na stadionie sportowym przy stacji kolejowej. Po selekcji członków zarządu gminy żydowskiej, inteligencję, osoby stare i chore rozstrzelano na cmentarzu żydowskim, około 100 młodych osób, zdolnych do ciężkiej pracy, poprowadzono do obozu pracy przymusowej, który utworzono w miejscowym tartaku. Wszystkich pozostałych załadowano do wagonów kolejowych. Zostali oni wywiezieni do obozu koncentracyjnego w Bełżcu, gdzie zostali w większości zamordowani.

Przystanek Nowy Targ - Fabryczny

Stacja na 2,48 km linki kolejowej nr 118 na wysokości 610 m.n.p.m. Był to najmłodszy obiekt na linii uroczyście otwarty 28 września 1957 r. Zarówno stacja jak i bocznicę wykorzystywane były głównie na potrzeby Nowotarskich Zakładów Przemysłu Skórzanego „Podhale”. Stacja obsługiwała ruch pasażerski m.in. korzystali z niej prawnicy dojeżdżający codziennie do pracy oraz towarowy. Tą drogą dostarczono surowce do produkcji oraz wywożono przetworzone produkty głównie obuwie. W skład stacji wchodził przystanek osobowy z jednokrawędziowym peronem i murowanym dwukondygnacyjnym dworcem. Na północ od części pasażerskiej do dziś znajduje się grupa torów towarowych, z której odchodzą dwie bocznicę do kombinatu (dziś rozebrane na terenie zakładu) oraz dwie wciąż czynne bocznicę do Formy Gaspol. Stacja została zamknięta w 1989 roku, a ostatecznie zlikwidowana w 1992 r. Zarówno budynek dworcowy jak i nastawnia obecnie są całkowicie zrujnowane.

Przystanek Ludźmierz

Przystanek osobowy w Ludźmierzu położony na 4.41 km linii kolejowej nr 118 na wysokości 606 m. n.p.m., około kilometra od centrum wsi rodowej Kazimierza Przerwy Tetmajera. Otwarty w dniu 1 lipca 1904 r. nie posiadał żadnych urządzeń technicznych czy zabudowań stacyjnych. Zamknięty z powodu niedogodnego położenia w roku 1955, a ostatecznie zlikwidowany trzy lata później w 1958 r. Stacja Rogoźnik Podhalański

Stacja kolejowa w Rogoźniku Podhalańskim położona jest na 6,97 km trasy kolejowej nr 118 na wysokości 634 m n.p.m. Stacja została otwarta 7 lipca 1904 r. a zamknięta w 1981 a ostatecznie zlikwidowana w 1991 r. Budynek stacji murowany parterowy na planie litery T, nakryty dwuspadowym dachem, zbudowany został w latach 1902-04. Składał się z dwóch segmentów. W pierwszym, parterowym wzniesiony na planie prostokąta znajdowała się poczekalnia z wyjściem na peron. Drugi, dwupiętrowy z niewielkim poddaszem, przeznaczony był na kasę biletową oraz pomieszczenia biurowe i mieszkalne. W roku 2003 z uwagi na zły stan techniczny został rozebrany. Obok budynku stacyjnego znajdowała się bocznicę do cegielni i wapiennika.

Eksplloatowana dla jego potrzeb Rogoźnicka Skąła, jest najdalej na zachód wysuniętą wychodnią Pienińskiego Pasa Skałkowego (na południe od toru), od kilkunastu lat jest rezerwatem przyrody.

Stacja Czarny Dunajec

Powstała w latach 1902-1904 jako stacja z trzema torami i dwoma peronami. Budynek dworca wybudowany na planie prostokąta w 1904 r. składa się z trzech segmentów nakryty wielospadowym dachem. Znajdowały się w nim poczekalnia z wyjściem na zadaszony drewnianym daszkiem peron. Dalej kasy biletowe oraz pomieszczenia biurowe. Ostatni segment do zaplecze socjalne stacji i część mieszkalna. Stacja kolejowa wykorzystywana był nie tylko do przewozu osobowego czy towarowego, ale także przez armię austro-węgierską w celach wojskowych. Wynikało to z faktu, iż w okolicach miasteczka powstał na przełomie XIX i XX stulecia poligon dla artylerii polowej. Obiekt ten wizytował w 1913 r. Arcyksiążę Leopold Salwator. Po zakończeniu I wojny światowej w 1919 r. przejęty został przez Wojsko Polskie i był wykorzystywany, aż do wybuchu II wojny światowej. W nieodległej Wróblówce w latach dwudziestych XX w. znajdowało się także polowe lotnisko użytkowane przez eskadry z 2 pułku lotniczego z Krakowa. Ćwiczyły tutaj również oddziały balonowe m.in. w okresie od

27 czerwca do 23 lipca 1927 r. stacjonowała 2 kompania balonowa. W dniu 20 sierpnia 1931 r. przy stacji kolejowej wylądował awaryjnie samolot z jugosłowiańską załogą. Lotnikami i maszyną zajęty się wówczas władze wojskowe. Natomiast jesienią 1938 r. stacja kolejowa została wykorzystana na rozładunku jednostek Oddziału Wydzielonego „Święcicki” z Grupy Operacyjnej „Podhale”, dowodzonej przez płk. dypl. Stanisława Maczka. Noc z 26/27 listopada 1938 r. oddziały spędziły w Czarnym Dunajcu a rano przeprowadziły operację przejęcia dwóch orawskich wiosek tj. Suchej Góry i Głodówki. W 1949 roku powstała między Czarnym Dunajcem a Podczerwonym żwirownia, która dysponowała niezależną wąskotorową kolejką. Była ona obsługiwana przez m.in. wąskotorowe parowozy T1-9. Łącznie w Czarnym Dunajcu znajdowało się pięć parowozów a także kilka lokomotyw spalinowych. Stacja kolejowa funkcjonowała do roku 1988 a ostatecznie została zlikwidowana w 1989 r. Obecnie budynek dworca jest w nienajlepszym stanie technicznym, częściowo wykorzystany na cele mieszkaniowe.

Stacja Podczerwone

Stacja kolejowa Podczerwone położona jest na 18 km linii kolejowej Nowy Targ - Sucha Góra na wysokości 722 m n.p.m. Została zbudowana w latach 1902-1904 jako stacja z jednym torrem. Budynek stacji, który przetrwał do dnia dzisiejszego, jest murowany dwukondygnacyjny, zbudowany na planie litery T. Nakryty jest wielospadowym dachem pokrytym czerwoną ceramiczną dachówką. Pod nim znajdują się obszerne piwnice. Gmach stacji składa się z dwóch segmentów. W pierwszym, w okresie świetności znajdowało się ogólnodostępne pomieszczenie poczekalni, z którego wychodzi się na zadaszony drewnianym dachem peron. W drugim natomiast znajdowało się pomieszczenie kasy biletowej wraz z zapleczem przeznaczonym dla pracowników kolei. Przy stacji istniała bocznic kolejowa prowadząca do żwirowni oraz wieża wodna. W okresie dwudziestolecia międzywojennego znajdował się posterunek celny. 7 grudnia 1938 r. na stacji przeprowadzono załadunek czołgów lekkich TKS oraz innych pojazdów

wojskowych, stanowiących wyposażenie Oddziału Wydzielonego „Święcicki”. Wchodził on w skład Grupy Operacyjnej „Podhale” dowodzonej przez płk. dypl. Stanisława Maczka. W dniu 27 listopada 1938 r. żołnierze tego oddziału przejmowali na rzecz państwa polskiego dwie pobliskie orawskie miejscowości Suchą Górę i Głodówkę. W okresie powojennym tj. w latach 1945-1988 stacja pełniła funkcję stacji końcowej. Po likwidacji linii budynek dworcowy został zaadoptowany na cele mieszkalne.

Stacja Sucha Góra – Sucha Hora (SK)

Stacja kolejowa w Suchoj Górze położona jest na 26 km linii 118, na wysokości 770 m n.p.m. Budynek dworcowy wybudowana ok. 1899 r. murowany dwukondygnacyjny nakryty był wielospadowym dachem. Całość utrzymana w charakterystycznym stylu austro-węgierskich dworców kolejowych. Obecnie całkowicie zdewastowany. Stacja w Suchoj Górze była stacją węzłową: końcowa dla linii kolejowej biegnącej doliną Orawy Królewiany (Kralovany)- Sucha Góra (Sucha Hora), a zarazem początkową linii kolejowej do Nowego Targu. Po zakończeniu I wojny światowej do roku 1924 znajdował się pod zarządem polskich kolei, a po zmianie granicy do państwa Czechosłowackiego. Jesienią 1938 r. zajęta przez oddział Wojska Polskiego i ponownie przejęta przez PKP. W marcu 1939 r. utworzony został tutaj posterunek celny i punkt odpraw. Po wybuchu II wojny światowej przejęty przez administrację kolejową Republiki Słowacji. Stacja i linia kolejowa funkcjonowały do 1 stycznia 1971 r.