

Andrzej Nowakowski

Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945)

Wadoviana : przegląd historyczno-kulturalny 2, 31-37

1998

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945)

Wprowadzenie

Kolej, czyli jak wówczas mówiono, „droga żelazna” była symbolem „pierwszej rewolucji technicznej” oraz industrializacji ówczesnego społeczeństwa XIX stulecia. Erę kolejnictwa zapoczątkował brytyjski konstruktor George Stephenson, twórca pierwszego parowozu, zwanego „Rakieta”. Pierwszą na świecie linię kolejową o długości 40 km otwarto w Wielkiej Brytanii w 1825 r. Była ona wówczas obsługiwana trakcją konną (pierwszy parowóz pojawił się w 1829 r.). Na ziemiach polskich pierwsza linia kolejowa łączyła Wrocław z Olawą w 1842 r., a 15 czerwca 1845 r. oddano do użytku pierwszy odcinek linii warszawsko-wiedeńskiej. Ta data jest na ogół przez historyków przyjmowana jako początek kolei w Polsce. Na ziemiach galicyjskich zmienną datą jest 1847 r., w którym doprowadzono linię kolejową z Mysłowic, będących wówczas pod władaniem pruskim do Krakowa. Linia ta w 1861 r. została wydłużona do stolicy prowincji – do Lwowa. Następnie – w latach osiemdziesiątych XIX w. od linii lwowskiej wybudowano jej odgałęzienia w kierunku południowym – z Podgórza poprzez Skawinę do Oświęcimia oraz ze Skawiny przez Kalwarię do Suchej (ten odcinek ukończono w 1886 r.). Zaś miasto powiatowe (od 1867 r.) – Wadowice wciąż nie posiadało połączenia kolejowego ze światem.

1. Początki wadowickiej kolei przed 1918 r.

W połowie lat osiemdziesiątych XIX w. ówczesne kolejowe władze austriackie postanowiły połączyć koleją „polski Wiedeń”, czyli Bielsko z Kalwarią. Już bowiem na nadzwyczajnym posiedzeniu w dniu 3 października 1871 r. rada miejska Wadowic podjęła uchwałę o podjęciu starań o doprowadzenie kolei do miasta, wysyłając w tej sprawie specjalną delegację do Wiednia. Podobne memoriały w sprawie budowy kolei przesyłały również magistraty Andrychowa i Kęt. Dopiero w 1883 r. rząd austriacki udzielił pozytywnej odpowiedzi na te petycje. W 1884 r. do budowy linii kolejowej z Białej do Kalwarii powołano konsorcjum z udziałem władz miejskich leżących na trasie projektowanej linii kolejowej. Rozpoczęły się żmudne i trwające kilka lat pertraktacje z właścicielami posiadłości ziemskich oraz z władzami samorządowymi miast, w tym Wadowic, o przeznaczenie nieruchomości pod budowę kolei. Pierwotnie trasa kolei miała prowadzić najkrótszym szlakiem – z Wadowic przez Kleczę, Wysoką, Stanisław do Przytkowic. Na przeszkodzie stanął jednak upór konserwatywnego ziemiaństwa. Zaś na terenie miasta sama rada miejska w dniu 16 marca 1887 r. wyznaczyła istniejący do dziś przebieg linii kolejowej, jak o tym świadczą zapiski w aktach rady miejskiej Wadowic, przechowywane w Archiwum Państwowym w Oświęcimiu. Ze względu



Zbiórka Kolejowego PW w Wadowicach, ok. 1935 r.

na trudności natury prawnej i technicznej, związane z pofałdowaniem terenu, budowa linii „kalwaryjskiej” trwała 3 lata (1885-1888). Pierwszy pociąg wjechał na stację wadowicką w 1888 r., a do schyłku XIX w. z Wadowic do Kalwarii kursowały zaledwie dwie pary pociągów dziennie (rano i wieczorem), przy czym podróż trwała blisko godzinę.

Właśnie od strony Kalwarii przybyli do Wadowic w maju 1892 r. delegacje sokołów na uroczystość wręczenia sztandaru gniazdu wadowickiemu. Wadowiczanie powitali te delegacje na nowo zbudowanym dworcu oraz na alei prowadzącej do dworca.

W 1899 r. połączono Wadowice koleją od strony Trzebini przez Spytkowice oraz ze Suchą (w Skawcach linia wadowicka łączyła się z linią zakopiańską). Obie linie kolejowe przebiegające przez Wadowice budowali robotnicy niemieccy i włoscy (z południowego Tyrolu i Górnej Adygi) oraz miejscowa ludność w tymże samym 1899 r. doprowadzono kolej do Zakopanego. Jednak pod koniec maja 1988 r. 17 kilometrowy odcinek linii Wadowice-Skawce został rozebrany, gdyż leżał na terenie powstającego zbiornika wodnego w Świnnej Porębie. Wybudowanie linii Trzebinia-Wadowice-Skawce skracало drogę z centralnej Polski do Zakopanego o 47 km, z ominięciem zatłoczonego węzła krakowskiego. Ten atut wykorzystano w okresie międzywojennym, a także w czasach nam bliższych.

Przed I wojną światową ruch pasażerski na obu liniach biegnących przez Wadowice, a należących do austriackiej Północnej Dyrekcji Kolei Państwowych był raczej niewielki. Przeważali uczniowie miejscowego gimnazjum oraz rolnicy z pobliskich miejscowości udający się do Wadowic na tradycyjny targ czwartkowy. Podróżowali oni w drewnianych wagonach III i IV klasy, najczęściej w tzw. boczniakach. Jednak tuż przed I wojną światową przez Wadowice przebiegał już pociąg pocztowy z Cieszyna przez Białą do Lwowa oraz pociągi do Krakowa.

Podczas I wojny światowej linie wokół Wadowic służyły do przewozu wojska, gdyż w mieście przebywał 56 pułk piechoty armii austriackiej. Miało to miejsce zwłaszcza na przełomie lat 1914/15, kiedy to wojska rosyjskie zagrażały Małopolsce. Z frontów powracali koleją ranni i kontuzjowani żołnierze.

2. Wadowicka kolej w okresie międzywojennym

Wobec niedorozwoju innych form komunikacji masowej oraz indywidualnej, w okresie międzywojennym, kolej w Wadowicach posiadała podstawowe znaczenie w przewozach pasażerskich i towarowych. Linię wadowicką usytuowaną

w strukturach Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Krakowie obsługiwały wówczas częściowo austriackie parowozy – osobowe tendraki i masywne parowozy towarowe, stopniowo wypierane przez polskie lokomotywy, najczęściej z parowozowni w Krakowie, Suchej, Bielsku lub Szczakowej. Wagony towarowe i pasażerskie pochodziły najczęściej z czasów austriackich (w Polsce wagony pasażerskie dla ruchu dalekobieżnego, tzw. pulmany, zaczęto produkować w 1926 r.).

Dworzec wadowicki typowy dla galicyjskich dworców końca XIX stulecia był wyposażony w poczekalnię oraz w restaurację. W poczekalni, będącej zarazem świetlicą, zwykle gromadziła się, co podkreślił G. Studnicki, młodzież z pobliskich miejscowości w długim nieraz oczekiwaniu na kolejny pociąg. Czas oczekiwania na pociąg wypełniała odrabianiem zadanych lekcji. Dojeżdżała ona pobierać naukę w wadowickim gimnazjum, zaś bursa szkolna była dostępna tylko dla młodzieży z odległych miejscowości. Bywało, że młodzi ludzie spędzali całą noc na dworcu, gdyż np. w kierunku Spytkowic ostatni pociąg odjeżdżał wczesnym popołudniem. Wówczas młodzieży szkolnej wolno było siadać jedynie do wagonów III klasy, zaopatrzonych w wywieszki „*dla nauczycielstwa i młodzieży szkolnej*”.

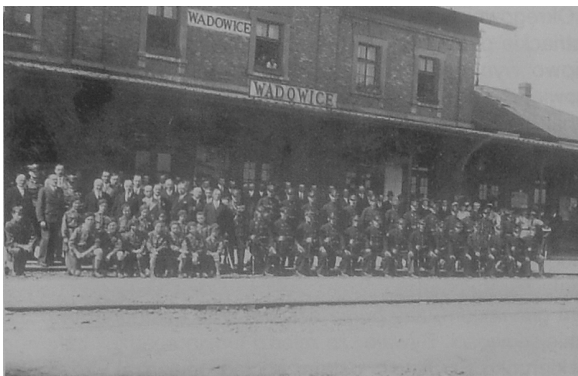
Według letniego rozkładu jazdy PKP z 1939 r., na linii Bielsko-Kalwaria przez Wadowice kursowało 6-7 par pociągów dziennie (czas przejazdu z Wadowic do Kalwarii wynosił 36-37 minut, tabela 335 rozkładu jazdy PKP z 1939 r.), a na linii Trzebinia-Wadowice-Skawce zaledwie 2-3 pary pociągów pasażerskich na dobę (tabela 358 tegoż rozkładu jazdy). Tym niemniej na tejże linii kursowały 3 pary pociągów dalekobieżnych relacji Warszawa-Zakopane (jeden przez cały sezon letni i dwa okresowe) oraz pospieszny pociąg weekendowy relacji Katowice-Zakopane. Warto dodać, że rozkładowy czas przejazdu z Wadowic do Warszawy przez Trzebinie i Częstochowę (około 360 km) wynosił 7, 5 godzin. Kursował ponadto stały pociąg relacji Bielsko-Kraków. Pociągi lokalne w swych składach posiadały jedynie klasy II-III, a I klasa była przewidziana wyłącznie w pociągach dalekobieżnych. Wagony III klasy posiadały twarde siedzenia, natomiast w I i II klasie podróżowało się na miękkich siedzeniach. W 1939 r. pojawiła się w Wadowicach regularna komunikacja autobusowa. Autobus z Krakowa (jeden na dobę) docierał na Rynek wadowicki, kończąc bieg w pobliżu stacji benzynowej.

W okresie Polski międzywojennej kole-

Wadowiana - 3



Długoletni naczelnik stacji w Wadowicach Andrzej Kuzyk w służbowym uniformie austriackim



Uroczysta zbiórka pracowników PKP w Wadowicach i ich rodzin w 1933 roku.

jarze wadowickie, podobnie zresztą jak kolejarze w całej Polsce, należeli do elity pracowniczej, ciesząc się powszechnym poważaniem. Kolejni naczelnicy wadowickiej stacji kolejowej nosili zaszczytne tytuły „obywateli miasta Wadowic”. Wysokim urzędnikiem kolejowym był ojciec Zbigniewa Siłkowskiego, przyjaciela Pa-

pieża z lat gimnazjalnych. Przy stacji PKP w Wadowicach czynnie uprawiano sport, co opisał ostatnio historyk wadowickiego sportu, B. Czapik. Ponieważ począwszy od lat trzydziestych sytuacja międzynarodowa Polski ulegała stałemu pogorszeniu, a kolej jako praktycznie jedyny przewoźnik w razie wybuchu konfliktu miała ulec militaryzacji, toteż załoga dworca odbywała regularne szkolenia w ramach Kolejowego Przesposobienia Wojskowego. Kierował nim począwszy od 1934 r. Józef Targosz, zawiadowca wadowickiego dworca (w 1933 r. ukończył on kurs przewodników wf.). W ramach tej formacji, wadowiccy kolejarze uprawiali kolarstwo, siatkówkę i koszykówkę, a w zimie, na boisku za stacją również łyżwiarstwo.

Warto wiedzieć, że w okresie międzywojennym stałymi klientami kolei była młodzież wadowicka, zwłaszcza gimnazjalna, odbywająca wraz z wychowawcami wycieczki turystyczne nawet do bardziej odległych zakątków kraju, w tym Poznania i Gdyni. Drugą kategorię – zresztą bardzo liczną – stanowili pielgrzymi udający się do pobliskich miejsc kultu religijnego w Kalwarii Zebrzydowskiej. Wśród nich był uczeń gimnazjalny – Karol Wojtyła wraz z ojcem. W tym okresie zorganizowane grupy pasażerów – w tym turystyczne i pielgrzymkowe korzystały ze znacznych ulg przewozowych, dochodzących nieraz do 75% ceny biletu. Te ulgi dotyczyły również podróżnych udających się na tradycyjne kalwaryjskie targi meblowe. Ponadto kolej chętnie organizowała tzw. pociągi popularne dla zorganizowanych grup turystycznych i pielgrzymek, za znacznie obniżoną opłatą. Bezpłatne pociągi specjalne udostępniono na uroczystości pogrzebowe Marszałka Józefa Piłsudskiego w Krakowie w maju 1935 r.

Pod koniec okresu międzywojennego – pod wpływem wojska – zbudowano łącznicę, łączącą linię Wadowice-Kalwaria bezpośrednio z linią krakowską, bez potrzeby dojazdu do stacji w Kalwarii Lanckoronie. Podczas konfliktu z Czechami o Zaolzie (wrzesień-październik 1938 r.), z linii Wadowice-Kalwaria zaczęły korzystać pociągi wojskowe (w tym sanitarne). Ten stan trwał w okresie II wojny

światowej.

Aż do ostatnich dni sierpnia 1939 r. kolej wadowicka wykonywała swe normalne zadania. Nawet straszliwa zima 1928/29, z temperaturą poniżej –35 stopni C nie wprowadziła znaczniejszych perturbacji, a czas opóźnienia pociągów nie przekraczał 20 minut. Jedynym znaczącym wydarzeniem paraliżującym ruch wadowickiej kolei była katastrofalna powódź lipcowa 1934 r. podczas której wezbrane wody Skawy podeszły pod sam dworzec, zatapiając aleję kolejową. Wówczas to przerwa w ruchu pociągów trwała ponad tydzień.

Jeden z warszawskich pociągów, przebiegający przez Wadowice, we wczesnych godzinach rannych (między godz. 5.00 a 6.00), w trzeciej dekadzie sierpnia 1939 r. stał się obiektem hitlerowskich sabotażystów w okolicach Świnnej Poręby. Dywersanci liczyli zapewne na dziesiątki ofiar, podobnie jak w przypadku niemal równoległego zamachu na poczekalnię dworcową w Tarnowie. Jednak próba zatopienia pociągu wraz z pasażerami w Skawie nie powiodła się – i pociąg wylądował jedynie w sześciometrowy nasyp. Zginął wówczas pomocnik maszynisty, a maszynista i kierownik pociągu odnieśli ciężkie obrażenia.

3. Wadowicka kolej w latach wojny (1939-1945)

Począwszy od ogłoszenia powszechnej mobilizacji w dniu 31 sierpnia 1939 r., przez wadowicki dworzec kolejowy przewinęły się setki rezerwistów, udających się do koszar stacjonującego w Wadowicach 12 pułku piechoty Ziemi Wadowickiej. W dniu 1 września 1939 r. już około godz. 5.30 zostały ostrzelane przez niemieckie lotnictwo – choć niecelnie, oba mosty na Skawie, drogowy i kolejowy. Były one chronione przez artylerię przeciwlotniczą 12 p. p. Już w godzinach porannych z wadowickiego dworca wyruszył pierwszy pociąg ewakuacyjny z oficerami i urzędnikami wraz z dokumentacją wadowickiej Rejonowej Komendy Uzupelnień. Pasażerowie tego pociągu dotarli aż do ówczesnej granicy polsko-rumuńskiej. W dniach 1 i 2 września przez Wadowice przejeżdżały pociągi ewakuacyjne z ludnością z Białej, Bielska i Kęt, a także transporty wojskowe, w tym batalion 12 p. p. stacjonujący w Choczni, udający się w kierunku Suchej. Również pododdziały 21 Dywizji Piechoty Górskiej z Bielska dowodzonej przez gen. Józefa Kustronia korzystały z linii kolejowej Bielsko-Wadowice-Kalwaria, gdyż węzeł oświęcimski wraz z linią Oświęcim-Spytkowice zostały zniszczone przez Luftwaffe już w pierwszych godzinach wojny. Na stacji w Kleczy Górnej oraz w okolicach Barwałdu cywilne pociągi były atakowane przez nieprzyjacielskie lotnictwo.

Wczesnym popołudniem w niedzielę 3 września 1939 r. z wadowickiego dworca wyruszył przepelniony uciekinierami – w tym rodzinami wadowickich wojskowych – ostatni pociąg ewakuacyjny. Natychmiast po jego przejeździe saperzy z polskich jednostek odwodowych wysadzili most kolejowy na Skawie, aby utrudnić posuwanie się oddziałów niemieckich (był to most z okazałą konstrukcją, a jego elipsowate kratownice były z daleka widoczne). Ci ostatni uciekinierzy – z powodu zbombardowania mostu na Dunajcu – dotarli zaledwie do Bogumitowic pod Tarnowem.

Podczas okupacji hitlerowskiej most na rzece Skawie stał się granicą między obszarami wcielonymi do III Rzeszy (z Wadowicami), a Generalną Gubernią z

stolicą w Krakowie (Zaskawie należało już do GG). Oczywiście w związku z tym nastąpiła ścisła reglamentacja ruchu pasażerskiego i towarowego na wadowickiej kolei, która zaczęła podlegać niemieckiej Wschodniej Dyrekcji Kolei Państwowych. Po 1941 r. partyzantka (ZWZ, AK, BCh), wspólnie z kolejarzami działającymi w konspiracji dokonywała aktów sabotażu, chcąc przeszkodzić Niemcom w dostawach wojska i sprzętu na front wschodni. Linia Bielsko-Wadowice-Kalwaria nabrała znaczenia strategicznego, gdyż nią zaczęły kursować ciężkie pociągi towarowe o charakterze wojskowym.

Poza kolejną wielką powodzią w lecie 1940 r., w dniu 24 listopada 1944 r. w pobliskim Barwałdzie nastąpiła jedna z najtragiczniejszych katastrof w historii polskiego kolejnictwa. Jak podaje G. Studnicki w swej monografii barwałdzkiej, przepełniony pociąg osobowy relacji Zakopane-Kraków, skierowany drogą okrężną przez Wadowice-Spytkowice (wskutek uszkodzenia przez partyzantów szlaku Kalwaria-Skawina), zderzył się czołowo z pociągiem towarowym. Nie byłoby tej katastrofy, gdyby pociąg osobowy zatrzymał się na stacji Kalwaria Zebrzydowska. Co prawda, wysłano za nim parowóz, który sygnalizował konieczność zatrzymania się, lecz ta wiadomość najprawdopodobniej nie dotarła do maszynisty. Dokładna ilość ofiar śmiertelnych nie jest – i nigdy nie będzie znana, choć mogła nawet przekroczyć 100 osób. W katastrofie poniosła m.in. śmierć matka znanego wadowickiego notariusza – mgr. Jana Sopicckiego. Jemu samemu, choć poważnie poranionemu, udało się przeżyć.

Przejęciu ofensywy radzieckiej w styczniu 1945 r. towarzyszyło ponowne wsadzenie mostu kolejowego na Skawie. Kolej wadowicką czekał trudny okres odbudowy.

4. Podsumowanie

Doprowadzenie „drogi żelaznej”, czyli kolei do Wadowic w latach 1888-1899 było w ówczesnych czasach dla Wadowic, miasta będącego siedzibą powiatu, miarą awansu cywilizacyjnego. Kolej była czynnikiem umacniającym więzi międzyludzkie oraz gospodarcze. Wybudowanie kolei umożliwiło wielu młodym ludziom z okolicznych miejscowości pobieranie nauki w wadowickim gimnazjum, a z czasem również w innych zakładach oświatowych. Dzięki kolei wadowiczanie, w tym również młodzież szkolna, mogli zaspokoić swe aspiracje w zwiedzaniu otaczającego ich świata. Natomiast wadowiccy kolejarze przez dziesięciolecia dawali przykłady ofiarności, poświęcenia i zdyscyplinowania w służbie dla kraju, będąc nośnikiem wartościowych i pożądanych cech pracownika i obywatela.

Na zakończenie warto dodać, że w siedzibie b. Południowej DOKP w Krakowie przy pl. Matejki znajduje się archiwum zakładowe, a w nim zbiory akt dotyczące wadowickiej kolei od jej powstania aż do 1947 r. Te archiwalia wciąż czekają na penetrację ze strony historyków.

Wybrana bibliografia

Źródła osobowe

Ustne relacje pplk. Franciszka Sękary (zmarłego w 1973 r.) oraz chor. Stanisława Surmy-Nowakowskiego (zmarłego w 1976 r.).

Źródła rękopiśmienne

Akta rady miejskiej Wadowic z lat 1867-1888, sygn. MW 7 przechowywane w Archiwum Państwowym w Oświęcimiu.

Pamiętnik wojenny lat 1939-1945 (maszynopis) Stanisława Surmy-Nowakowskiego, przechowywany w Sekcji Rękopisów KUL w Lublinie.

Źródła drukowane

Kurier Kolejowy – rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicyi i Bukowinie ważny od 1 maja 1914 roku, Poznań 1992 (reprint).

Urzędowy rozkład jazdy PKP – okres letni 1939 r., Poznań 1994 (reprint).

Opracowania

Czapik B.: Działalność stowarzyszeń i organizacji sportowych w Wadowicach w latach 1887-1939 (w:) Wadowice. Studia z dziejów miasta pod red. E. Kotowieckiego, A. Nowakowskiego, G. Studnickiego, Wadowice 1997, s. 273-292.

Nowakowski A.: O kolejarskiej braci w Wadowicach, cz. I, „Przebudzenie” nr 11/1995, s. 25-26, cz. II, „Przebudzenie” nr 1/1996, s. 29-30.

Nowakowski A.: Z dziejów miasta i parafii Wadowice. Szkic historycznoprawny, Kraków 1985.

Siemionow A.: Ziemia wadowicka, Wadowice 1984.

Studnicki G.: Barwałd. Zarys dziejów, Wadowice 1994.

Studnicki G.: Pierwsza wśród równych. Dzieje Gimnazjum i Liceum w Wadowicach, Wadowice 1991.

Ziemia Wadowicka, Kraków 1968 oraz szereg drobnych artykułów dotyczących historii kolejnictwa w Galicyi i Małopolsce publikowanych w latach 1995-1998 na łamach dwumiesięcznika „Parowozik”, zmienionego następnie na: „Świat Kolei”.

Fotografie w tekście pochodzą ze zbiorów Michała Siwiec-Cielebony.

Księgarnia Stańco N. I T.

proponuje

Encyklopedie Pamiętniki
Słowniki Reportaże
Powieści Baśnie

Księgarnia ul. Zatorska 21
34 100 Wadowice
tel. (0-33) 332-13

Książki dla Ciebie