

Andrzej Nowakowski

Dalekie podróże koleją z Wadowic w czasach młodości Karola Wojtyły

Wadoviana : przegląd historyczno-kulturalny 5, 43-46

2000

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.

DALEKIE PODRÓŻE KOLEJĄ Z WADOWIC W CZASACH MŁODOŚCI KAROLA WOJTYŁY

Jak wykazano – w okresie dwudziestolecia międzywojennego, a zwłaszcza w drugiej połowie lat trzydziestych – Polskie Koleje Państwowe należały do czołówki ówczesnych kolei europejskich, przewożąc w 1938 r. blisko 226 milionów pasażerów¹. Tę pozycję PKP zawdzięczały nie tylko faktycznemu monopolowi na przejazdy pasażerskie, zwłaszcza dalekobieżne, ponieważ międzymiastowa komunikacja autobusowa była *in statu nascendi*, a Polskie Linie Lotnicze „Lot” utworzone w 1929 r. obsługiwały głównie połączenia z krajami sąsiadującymi z Polską. Pozycja kolei została ugruntowana „państwowym”, a więc w miarę stabilnym charakterem firmy, jej wychodzeniem na przeciw na zapotrzebowanie podróźnych, czego dowodem były liczne pociągi nadzwyczajne, turystyczne, tzw. popularne, pielgrzymkowe i inne oraz elastycznością w zakresie stosowania licznych taryf promocyjnych, polegających na obniżce cen biletów nawet o 75% w stosunku do cen urzędowych. Ponadto PKP począwszy od 1934 r. wprowadzała wiele innowacji technicznych, łącznie z wagonami motorowymi, tzw. luxtorpedami, stosowanymi m.in. na linii Kraków-Zakopane, przebiegającej m.in. przez powiat wadowicki. W 1939 r. tylko jeden z tych pociągów miał wyznaczony półminutowy postój w Kalwarii Lanckoronie. Od 1934 r. na szeregu podstawowych linii kolejowych w Polsce wprowadzono maksymalną dopuszczalną prędkość pociągów w granicach 100 km/godz., dzięki parowozom pospiesznym serii Pt31 produkowanym w pobliskim Chrzanowie, a w 1939 r. na odcinku Poznań-Zbąszyń (ówczesna granica polsko-niemiecka), nawet 110 km/godz. Symbolem możliwości technicznych przedwojennej kolei był parowóz pospieszny Pm36, dzieło konstruktorów z chrzanowskiego „Fabloku”, który zdobył złoty medal na wystawie w Paryżu w 1937 r., zaś w czerwcu 1939 r. na linii Warszawa-Poznań osiągnął prędkość 136 km/godz. Te nowoczesne parowozy, ze względów natury technicznej, nigdy nie kursowały na liniach przebiegających przez Wadowice. Ponadto PKP cechowała ścią pedantyczna punktualność, zaś etos zawodu kolejarza urosł niemal do rangi legendy².

Wprawdzie linie kolejowe przebiegające przez Wadowice: Bielsko-Kalwaria oraz Trzebinia-Spytkowice - Skawce posiadały charakter drugorzędny, to jednak Wadowice, będące od 1899 r. węzłem kolejowym i stacją III klasy, posiadały pewne znaczenie gospodarcze, a nawet strategiczne, ze względu na obecność w mieście takich zakładów, jak „Mafo”, „Druclarni” czy 12 Pułku Piechoty Ziemi Wadowickiej³. Linia trzebińska, omijając zatłoczony węzeł krakowski (na linii Katowice – Kraków - Lwów w 1939 r. pociągi kursowały w odstępach 5 minut), skracala zarazem drogę z centralnej Polski, w tym z Warszawy, do Zakopanego o blisko 50 km, mimo iż maksymalna dopuszczalna prędkość pociągów na tej linii w 1939 r. wynosiła 35 km/godz., ze względu na słabe podtorze. Wykorzystując minimalny

ruch pasażerski (2-3 pary pociągów na dobę), już od 1932 r. na odcinku Spytkowice – Wadowice - Skawce zaczął kursować weekendowy, sezonowy pociąg pospieszny relacji Katowice-Zakopane (przez Oświęcim), składający się z wagonów klasy II i III. W Spytkowicach jego postój trwał 10-12 minut, ze względu na zmianę kierunku jazdy parowozu⁴.

Zaś od 1936 r. od Trzebini przez Spytkowice (z kilkuminutowym postojem) oraz Wadowice, zaczęły kursować dwie lub trzy pary dalekobieżnych pociągów przyspieszonych relacji Warszawa Wschodnia-Zakopane. Były to pociągi stałe (całoroczne bądź sezonowe), składające się z wagonów klasy I, II i III, wagonu (ambulansu) pocztowego, a nocne kursujące codziennie – z wagonu sypialnego. Każda klasa wagonów, w tym oczywiście wagon sypialny, posiadała oddzielnego konduktora, oprócz kierownika pociągu. Postój tych pociągów w Wadowicach trwał zwykle zaledwie 1 minutę. Można z tego faktu wyprowadzić wniosek, że parowozy tych pociągów podczas postoju na wadowickiej stacji, nie uzupełniały zapasu wody ze stacyjnych żurawi. Jest rzeczą wysoce prawdopodobną, że relacje pociągów warszawskich poprowadzono wówczas przez Wadowice, ze względu na rangę Wadowic, jako miasta garnizonowego, ośrodka administracji powiatowej (siedzibę starostwa), wymiaru sprawiedliwości oraz ważnego centrum oświatowego i kulturalnego na mapie zachodniej Małopolski. W tym samym czasie przez Wadowice zaczęły przejeżdżać autobusy, z przystankiem na Rynku, obsługujące raz na dobę połączenia: Biała-Kraków oraz Siersza-Sucha (prawdopodobnie pierwsza regularna linia autobusowa z Andrychowa do Krakowa dotarła do Wadowic już w 1926 r.). Przejazd warszawskich pociągów przez Wadowice należy łączyć z nacjonalizacją linii Trzebinia (Siersza)-Wadowice-Skawce, która nastąpiła w 1936 r.



WADOWICE i Wnizac kolejowy.

Wadowicka stacja kolejowa w okresie międzywojennym. Karta pocztowa z archiwum ZHZW.

Kiedy w 1936 r. zelektryfikowano węzeł warszawski, w tym tzw. linię średnicową, pociągi obsługiwane elektrowozami EP01 rozpoczynały bieg na stacji Warszawa Wschodnia, z dłuższym, zwykle 15-20 minutowym postojem na stacji Warszawa Główna (pod Alejami Jerozolimskimi), w pobliżu dzisiejszego dworca Warszawa Śródmieście. Budowa tego na wskroś nowoczesnego i funkcjonalnego dworca kolejowego nie została ukończona do II wojny światowej. W czerwcu 1939 r. znaczna jego część uległa zniszczeniu wskutek tajemniczego pożaru, spowodowanego wskutek błędu spawacza. Na stacji Warszawa Zachodnia podczas krótkiego 6-minutowego postoju elektrowóz zamieniano na parowóz Pt31 z lokomotywni Warszawa Zachodnia albo Piotrków Trybunalski. Następnie pociąg z prędkością 100 km/godz miał kolejne stacje i przystanki, zatrzymując się planowo w Skierniewicach, Koluszkach (dla uzupełnienia zapasu wody w tendrze parowozu i zabrania poczty) oraz w Piotrkowie Trybunalskim. Podczas kolejnego 6-minutowego postoju, skład przejmowała „petka” z piotrkowskiej „szopy”, która prowadziła skład aż do Szczakowej, węzłowej stacji, położonej w miejscu, w którym przed 1914 r. spotykały się parowozy trzech cesarzy: Austrii, Prus i Rosji. Pod drodze pociąg zatrzymywał się w Radomsku, Częstochowie (w podobnych celach, jak w Koluszkach), Zawierciu i Ząbkowicach. Dziesięćminutowy postój w Szczakowej (obecnie: Jaworznie Szczakowej) polegał na zamianie piotrkowskiej „petki” na Ok12 ze Szczakowej, która prowadziła pociąg do Suchej (mógł to być inny z parowozów szczakowskich)⁵. Od Suchej do Zakopanego skład prowadził „król gór” czyli parowóz serii Okz32, który wszedł do eksploatacji na linii zakopiańskiej w 1934 r.

W ten oto sposób podróż z Wadowic do stolicy (około 360 km) trwała zaledwie 7,5 godzin. Dopiero w 1965 r. pospieszny, a następnie ekspres „Tatry” z Warszawy do Zakopanego przez Wadowice, skrócił czas przejazdu do nieco ponad 5 godzin. W lecie 1939 r. dotychczasowe pociągi przyspieszone przekwalifikowano na pospieszne (oba nocne). Jeden z nich kursował codziennie, drugi jedynie raz w tygodniu (z soboty na niedzielę do Zakopanego, powrót do Warszawy z niedzieli na poniedziałek). Rzecz ciekawa: w nocy z soboty na niedzielę, z Warszawy aż do Szczakowej jechał jeden podwójny skład. W Szczakowej był rozdzielany na dwa mniejsze, wypuszczane ze względów technicznych (krótkie mijanki na linii zakopiańskiej) w odstępach 20-minutowych. Kiedy jeden ze składów wyjeżdżał z Wadowic, drugi w tym czasie stał już na stacji w Spytkowicach, oczekując na wyjazd w kierunku Wadowic (między godz. 5.00 i 6.00). Do Warszawy w nocy z niedzieli na poniedziałek oba składy wracały już oddzielnie. Dzięki tym pociągom, między godziną 22.00 a 1.00, wadowicki dworzec żył normalnym życiem. Do dyspozycji podróżnych były restauracja i poczekalnia dworcowa.

Trzecią przewidzianą w rozkładzie jazdy parą pociągów był pociąg przyspieszony, uruchamiany jedynie w okresach „szczytu”. Był on przewidziany na okres 27 VIII-2 IX jako pociąg dzienny relacji Warszawa Gdańska - Zakopane-Krynica, oddzielany i łączony w Szczakowej. W dni, w których miał kursować wspomniany pociąg sezonowy, doraźnie zmieniano rozkład jazdy pociągów lokalnych relacji Wadowice - Spytkowice oraz Wadowice - Skawce - Sucha.

W okresie międzywojennym kursował również codzienny pociąg osobowy, składający się z wagonów klasy II i III relacji Bielsko – Wadowice – Kalwaria - Kraków Główny, pokonujący dystans kolejowy między Wadowicami a Krakowem (60 km) w ponad 2 godziny. Tracił czas na stacjach w Kalwarii Lanckoronie oraz w Krakowie Płaszowie na zmianę kierunku jazdy parowozu. Pociąg ten przed południem wyjeżdżał do Krakowa, wracając późnym popołudniem.

Warto jednak dodać, że ceny podróżowania koleją były wówczas bardzo wysokie w stosunku do przeciętnych zarobków. Tak więc podróż (w jedną stronę) z Wadowic do Krakowa najtańszą III klasą (twarde ławy) kosztowała 3 zł 20 gr., zaś z Wadowic do Warszawy (pociągiem pospiesznym III klasą) aż 21 zł 60 gr. Podróż z Wadowic do Zakopanego w III klasie pociągu pospiesznego kosztowała 7 zł 80 gr. W wyższych klasach (I i II) podróżowali zatem: wyżsi rangą oficerowie i urzędnicy państwowi, zamożni kupcy oraz zarządcy i właściciele firm. Pozostałym pasażerom, w tym młodzieży szkolnej, gimnazjalnej i studenckiej musiały wystarczyć niewygody III klasy. Jak wiadomo, do dziś zachowały się archiwalne zdjęcia z początku lat trzydziestych, przedstawiające gimnazjalistę – Karola Wojtyłę, w mundurze szkolnym, wraz ze swym ojcem wsiadającego do stojącego na wadowickim dworcu pociągu.

Bilety na wadowickim dworcu były drukowane na kartonikach albo wypisywane odręcznie. Niektóre z tych urzędzeń zachowały się do czasów współczesnych, do okresu powszechnej komputeryzacji kolei. Przyjazdy i odjazdy pociągów były zapowiadane przez dyżurnych ruchu i konduktorów (możliwe, że pod koniec dwudziestolecia międzywojennego ta czynność odbywała się przy pomocy megafonów). Z pewnością do tych celów używano wywieszek, z podaniem relacji pociągu i godziny odjazdu.

Normalne przejazdy dalekobieżne skończyły się dla wadowiczian w ostatnim dniu pokoju, tj. 31 VIII 1939 r. kiedy to kolej, z chwilą ogłoszenia powszechnej mobilizacji, odwołała kursy dalekobieżne i część kursów lokalnych. Nocne podróżowanie po Polsce koleją stało się wspomnieniem na wiele lat.

dr hab. Andrzej Nowakowski, pracownik naukowy Wyższej Szkoły Zarządzania w Częstochowie. Dorobek naukowy: 138 publikacji z zakresu prawa, historii i sportu.

Przypisy

- ¹ Podstawowe dane opracowano na podstawie Urzędowego rozkładu jazdy i lotów z załącznikiem: komunikacja samochodowa PKP. Okres letni 1939, Poznań 1994 (reprint).
- ² Por.: L. Mazan, 150 lat dróg żelaznych w Galicji, Warszawa 1997, s. 103-126.
- ³ Zob.: A. Nowakowski, Z dziejów wadowickiej kolei (1887-1999), Wadowice 1999, s. 10 i n.
- ⁴ Dane te uzyskano od M. Ćwikły, pracownika b. PDOKP w Krakowie
- ⁵ Dane te uzyskano od R. Garbacika, miłośnika i historyka kolei z Krakowa.