

## **Dzieje wadowickiej kolei po II wojnie światowej<sup>1</sup>**

### **Wstęp**

Przejęcie frontu w styczniu 1945 r. spowodowało załamanie się komunikacji kolejowej na obszarze Wadowic i okolicy. Dopiero po kilku miesiącach odbudowano prowizoryczny drewniany most kolejowy na Skawie, po którym pociągi mogły poruszać się z ograniczoną prędkością. W ruchu pasażerskim w pierwszych latach po wojnie było zaledwie kilka pociągów na dobę obsługiwanych przeważnie przez parowozy ciągnące tzw. krowiaki, czyli kryte wagony towarowe z bocznymi ławami przystosowane do przewozu ludzi. Te wagony w ruchu osobowym – zwłaszcza w porze letniej, kiedy to w związku ze wzmożonymi przewozami kolonijnymi występował niedobór wagonów osobowych na bocznych liniach – stosowano aż do 1962 r. W tamtych czasach za szczyt wygody uchodziły stare austriackie „boczniki”, czyli wagony posiadające osobne drzwi wejściowe do każdego przedziału, z twardymi siedzeniami („boczniki” kursowały w porze letniej aż do 1968 r.). Natomiast inne wagony osobowe z twardymi siedzeniami były widoczne do połowy lat siedemdziesiątych.

Aż do końca lat sześćdziesiątych PKP posiadały faktyczny monopol na liniach w pobliżu Wadowic, zarówno w ruchu towarowym, jak też pasażerskim, wobec niedorozwoju indywidualnej i zbiorowej komunikacji samochodowej. Lata siedemdziesiąte zapoczątkowały trwającą do dziś utratę dominującej pozycji kolei w przewozach pasażerskich, a przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych zapoczątkował regres kolejowych przewozów towarowych.

Do lat siedemdziesiątych największą frekwencję miały pociągi poranne i popołudniowe dowożące i odwożące pracowników do pracy, a młodzież do szkół średnich. Wraz z rozwojem szkolnictwa średniego w Andrychowie i Kalwarii Zebrzydowskiej malał udział młodzieży w przewozach kolejowych. Dużą frekwencją cieszyły się zwykle pociągi w dni targów czwartkowych, a także, co jest zrozumiałe, pociągi dowożące pątników do pobliskiej Kalwarii Zebrzydowskiej w dni tradycyjnych obchodów religijnych (Wielki Tydzień i odpust sierpniowy). Po zniesieniu przez władze święta 15 sierpnia oraz po wprowadzeniu rygorystycznej ustawy o zgromadzeniach w 1962 r., w praktyce, indywidualny przejazd pielgrzymów koleją stał się jedynym, w miarę bezpiecznym sposobem podróży. Władze komunistyczne na podstawie poufnych, często niepublikowanych wytycznych starały się jednak utrudnić tę formę pielgrzymowania poprzez ograniczanie kursów pociągów w dni pielgrzymkowe, czy organizowanie w tym czasie prac torowych, połączonych z zamknięciem szlaku itp.

Samych kolejarzy również poddawano indoktrynacji, a w okresie stanu wojennego również militaryzacji. Dowodem takich działań były tzw. „zetempówki” czyli drużyny parowozowe osiągające rekordowy dobowy czas przebiegu w czasach stalinowskich, czy późniejsze „drużyny pracy socjalistycznej” ZMS. Mimo tej polityki władz znany jest przypadek, kiedy to w 1953 r. wadowiccy kolejarze umożliwili wyjazd z Wadowic, pociągiem towarowym, w służbowym mundurze, pewnemu księdzu-redemptoryście, głoszącemu rekolekcje w Wadowicach, który za rzekomą „obrazę władzy” w trakcie kazań był ścigany przez UB. Jednak załoga stacji PKP w Wadowicach nadal stanowiła zwartą i stabilną grupę zawodową, będąc elitą pracowniczą Wadowic, z własną, istniejącą do niedawna przychodnią lekarską, a drużyny konduktorskie z rejonu służby Wadowice obsługiwały – i nadal obsługują lokalny ruch pasażerski. Bywało, że na dworcu wadowickim działała nawet noclegownia drużyn konduktorskich.

Po powstaniu pierwszej „Solidarności” (lata 1980-1981) oraz po jej reaktywowaniu w 1989 r., kolejarze wadowiccy nie włączyli się do lokalnych struktur związku, lecz uczestniczyli w działalności związkowej w ramach ówczesnej Południowej DOKP z siedzibą w Krakowie.

Mimo występujących przeciwności, braku trakcji i taboru oraz przestarzałej infrastruktury kolejowej (jeszcze w 1965 r. parowozy obsługiwały w Polsce aż 90% przewozów towarowych, będąc główną trakcją do 1969 r.), wadowicka kolej stanowiła instytucję użyteczności publicznej umożliwiającą spełnianie przez ludność różnorodnych funkcji – pracowniczych, uczniowskich oraz lokalnej wymiany gospodarczej. Sprzyjała też rozwojowi ruchu turystyczno-krajoznawczego wśród młodzieży, zwłaszcza uczącej się w wadowickim liceum.

Badanie historii kolejnictwa w okresie PRL nastęrcza wielu trudności ze względu na trudności w dotarciu do bazy źródłowej. Podstawowe dane z tego zakresu aż do niedawna były utajnione, zgodnie z ustawą z 1982 r. Do niedawna na każdym, również najbardziej podrzędnym obiekcie kolejowym wisiła plansza przedstawiająca przekreślony aparat fotograficzny. Stąd też nie zachowały się w wystarczającej ilości nawet zdjęcia przedstawiające rozwój tej dziedziny gospodarki narodowej w poszczególnych okresach. Dlatego też dane zawarte w niniejszym artykule pochodzą głównie z badań własnych autora, wywiadów z b. pracownikami PKP oraz z publikacji zwartych w dwumiesięczniku, „Świat Kolei” (poprzednio „Parowozik”).

## **1. Infrastruktura i trakcja**

W latach 1947-1948 prowizorycznie odbudowano szlaki kolejowe biegnące z Wadowic.

Na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych wybudowano nowe budynki na przystankach kolejowych: w Czartaku (jako zupełnie nowym przystanku) i Barwałdzie Górnym (w 1951 r.). Jednak ze względu na fatalny stan torowisk i mostów, prędkość na niektórych odcinkach była ograniczona do 30 km/godz. W latach 1958-1960 zbudowano nowoczesny most kolejowy w Wadowicach na Skawie, z dwoma żelaznymi kratownicami, a w późniejszym okresie podobne mosty na Skawie w Woźnikach

i Mucharzu. Podczas budowy nowego mostu w Wadowicach zastosowano nadzwyczajne rygory bezpieczeństwa. Pociągi wjeżdżające na most były zatrzymywane przed mostem. Do kabiny maszynisty wchodził pracownik odpowiedzialny za budowę mostu, po czym pociąg przejeżdżał przez most z prędkością zaledwie 5 km/godz. W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych stopniowo modernizowano nawierzchnię linii kolejowych, lecz ze względu na liczne spadki i ostre łuki w terenie podgórskim, prędkość pociągów ustalono na poziomie 50 km/godz. Ekipy remontowe – z wyłączeniem sezonu zimowego – zamieszkiwały w prowizorycznych mieszkaniach, w odpowiednio przystosowanych do tego celu wagonach. Wagony tych ekip ustawiano zwykle albo na terenie samej stacji w Wadowicach, bądź też na nieczynnych, prowizorycznych torach usytuowanych równoległe z linią kolejową (wzdłuż płotu fabryki „Bumar-Łabędy”).

Pod koniec maja 1988 r., w związku z planowaną budową zbiornika wodnego w Świnnej Porębie, zamknięto odcinek linii kolejowej Wadowice-Skawce, liczący 17 km. Z perspektywy ponad 10 lat był to decyzja przedwczesna. Ta linia mogła jeszcze służyć co najmniej przez kilka lat w celu dowozu budulca na zapórę.

Na przełomie lat 1989-1990 poddano modernizacji i elektryfikacji linie kolejowe: Spytkowice-Wadowice-Kalwaria Lanckorona (trakcję elektryczną oddano do użytku w marcu 1990 r.) oraz Wadowice-Bielsko (pociągi elektryczne ruszyły tą linią w grudniu 1990 r.)<sup>2</sup>. Na stacji w Wadowicach zbudowano dwa wyspowe perony, jeden przelotowy, z dwoma torami drugi tzw. ślepy, z jednym torem, likwidując niepotrzebne już żurawie wodne (jeden z nich był usytuowany od strony wschodniej między 3 a 4 torem), drugi od strony zachodniej między 1 a 2 torem). Do 1990 r. stacja wadowicka posiadała 5 torów postojowych dla pociągów pasażerskich i towarowych z semaforami i tory boczne dla składów towarowych. Semafony masztowe zostały zastąpione semaforami świetlnymi. Warto dodać, że semafony masztowe dzieliły się na wyjazdowe i wjazdowe, sygnalizując maszyniście drogę wolną uniesionymi w górę ramionami (w nocy stosowano oświetlenie przy użyciu lamp karbidowych). Semafony wjazdowe były poprzedzane tzw. tarczami ostrzegawczymi. Kiedy tarcza była ustawiona w pozycji płaskiej, oznaczało to, że semafor zapewnia drogę wolną, a maszynista nie musi zredukować prędkości. Semafony i tarcze były naciągane z nastawni przez pociągnięcie dźwigni. Temu celowi służyły metalowe druty, obciążone ciężarkami. W Wadowicach podobnie, jak na innych stacjach były i są nadal dwie nastawnie – w kierunku wschodnim i zachodnim.

Jednocześnie po 1990 r. zaczęto budować podziemne przejście dla pieszych pod torami, którego budowy zaniechano, nie tylko z powodu braku funduszy, lecz zapewne z powodu stale zmniejszającego się ruchu pasażerskiego. Nie dokończono również rozbudowy torowisk, zwłaszcza w kierunku wschodnim, zaś ustawianie zwrotnic nadal odbywa się ręcznie. Wybudowano też mijanki w Woźnikach i w Barwałdzie Górnym, licząc na wzmożony ruch towarowy Śląsk - Podhale (pociągi towarowe miały nawet kursować co 7 minut). Równocześnie zmodernizowano torowiska w Wadowicach i Kleczy Górnej, a na pobliskich przystankach zbudowano – dla wygody i bezpieczeństwa podróżnych – wysokie perony. W związku z żywiołową prywatyzacją ruchu towarowego i przejęciem przewozu towarów przez transport samochodowy, te inwestycje okazały się zbędne. Nigdy nie były wykorzystane i w 1996 r. zostały rozebrane wraz ze słupami i siecią trakcji elektrycznej.

Nie od rzeczy będzie w tym miejscu przypomnieć, że trakcja elektryczna dotarła w granice dawnego (do 1975 r.) i obecnego powiatu wadowickiego już jesienią 1970 r., w związku z elektryfikacją ruchliwej linii towarowej Kraków Płaszów-Spytkowice (w 1971 r. zelektryfikowano odcinek Spytkowice-Oświęcim). Zaś w lipcu 1974 r. zelektryfikowano, przebiegający przez południowo wschodnie rubieże powiatu odcinek Skawina-Kalwaria- Lanckorona - Skawce-Sucha Beskidzka, będący częścią linii zakopiańskiej, której elektryfikacja została zakończona w grudniu 1975 r.

Elektryfikując linie kolejowe wokół Wadowic, nie zadbano jednocześnie o stan nawierzchni linii kolejowych. Dlatego też po elektryfikacji nie zwiększono maksymalnych dopuszczalnych prędkości pociągów, choć dzięki znacznym przyspieszeniom, krótszej drodze hamowania i nietraceniu prędkości na pochyłościach, skrócono nieco czas przebiegu z 1h: 12 min. do 1h: 04 min. na odcinku Wadowice-Bielsko. W 1994 r. zaczęto remont kapitalny linii Wadowice-Kalwaria - Lanckorona, liczącej 18 km długości. Został on jednak – z powodu braku środków – doprowadzony jedynie do Barwałdu Średniego, obejmując połowę odcinka, czyli 9 km (na odcinku Kalwaria-Barwałd prędkość pociągów została podniesiona do 60 km/godz). Od 1996 r. od Barwałdu aż do Choczni, z powodu złego stanu torowiska, wprowadzono ograniczenie prędkości do 30 km/godz. Od 1998 r. to ograniczenie rozciągnięto na całe odcinki linii: Wadowice-Bielsko (41 km) i Wadowice-Spytkowice (14 km).

Do połowy lat pięćdziesiątych w Wadowicach niepodzielnie panowała trakcja parowa. Pociągi pasażerskie były obsługiwane – z niewielkimi wyjątkami - przez lokomotywnię w Suchej Beskidzkiej, istniejącą od 1886 r. Były to parowozy Tkt 48, z małymi bocznymi tendrami, tzw. tendrzaki i odchylaczami dymu, umieszczonymi przy kominach. Te parowozy były przystosowane do obsługi ruchu pasażerskiego na bocznych, górskich liniach i mogły osiągać prędkość nawet do 80 km/godz. W latach sześćdziesiątych suska parowozownia posiadała aż 28 „teketek”<sup>3</sup>. Natomiast 11 suskich tendrzaków Okz-32 obsługiwało prawie wyłącznie linię zakopiańską. Czasem tylko, gdy z powodu awarii albo remontu linii, pociągi zakopiańskie kierowano trasą okrężną, były one widoczne w Wadowicach. Ci sycy maszyniści byli najczęściej dwuzawodowcami – chłoporobotnikami, również rekrutującymi się z wiosek w pobliżu Wadowic. W latach pięćdziesiątych i z początkiem lat sześćdziesiątych, a sporadycznie także później, jedna para pociągów pasażerskich na linii Bielsko-Wadowice-Kalwaria była obsługiwana również przez duże parowozy towarowe, zwane przez kolejarzy „tytanami”.

Aż do połowy lat siedemdziesiątych docierał do Wadowic, a nawet do Skawiec, pociąg z Jaworzna-Szczakowej - w końcowym okresie kursowania jeździł już tylko raz w tygodniu - w soboty robocze, obsługiwany przez archaiczny, austriacki parowozik i bezprzedziałowe wagony dawnej III klasy<sup>4</sup>.

Ruch towarowy był natomiast obsługiwany przez ponemieckie ciężkie parowozy serii Ty-2 (czasem Ty-42 i 43), rzadziej tzw. „trumany” (Tr-203), które Polska otrzymała po II wojnie światowej z USA jako rekompensatę za straty wojenne. Te parowozy pochodziły najczęściej z parowozowni w Chabówce<sup>5</sup>, zbudowanej przez Niemców latem 1944 r. (w szczytowym okresie rozwoju obsługiwała blisko 50 parowozów) oraz

z parowozowni w Krakowie-Płaszowie, Trzebini (sporadycznie w Czechowicach-Dziedzicach). Aż do 1972 r. przez Wadowice przejeżdżały parowozy do remontu w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. Po 1971 r. – aż do likwidacji trakcji parowej w Suchej Beskidzkiej, w suskiej parowozowni przebywały parowozy serii Ty-2, przeniesione z Krakowa Płaszowa, po elektryfikacji linii oświęcimskiej. W tym okresie przejęły one również ruch pasażerski w okolicach Wadowic. Należy odnotować fakt, że parowozy pociągów zdążających od strony Kalwarii były zwrócone tyłem, czyli tendrem do przodu, co było niezgodne z instrukcjami ruchu obowiązującymi na PKP. Jednak ten fakt można usprawiedliwić brakiem obrotnicy na stacji w Kalwarii-Lanckoronie.

W połowie lat pięćdziesiątych na linii Trzebinia - Spytkowoce - Wadowice-Sucha Beskidzka zaczęto wprowadzać trakcję spalinową w ruchu pasażerskim w postaci wagonów motorowych z krakowskiej lokomotywni, w późniejszym okresie oznaczonych jako SN 61, produkcji węgierskiej firmy Ganz Mavag. Były to pierwsze „autobusy szynowe”. Zwykle do nich doczepiano 2-3 wagony. Jednak w 1970 r. zostały one wycofane z eksploatacji z dyrekcji krakowskiej.

Od 1965 r. trakcja spalinowa pojawiła się w ruchu dalekobieżnym (ekspres „Tatry” przez Wadowice). Najpierw były to węgierskie SM 41, a od 1971 r. polskie SM (SP 42) z chrzanowskiego „Fabloku”. Z czasem – od 1972 r. - maszyny z Chrzanowa, stacjonujące w Trzebini, przejęły ruch osobowy na linii Trzebinia - Wadowice - Sucha.

Z uwagi na duże wzniesienia, na wiosnę 1974 r. podjęto krótkotrwałą, nieudaną próbę wprowadzenia trakcji spalinowej o mocy silnika 1700 KM na linii Kalwaria - Wadowice - Bielsko. Przejściowo w Wadowicach pojawiły się zielone lokomotywy spalinowe dużej mocy serii SP 45, przystosowane do pasażerskiego ruchu pospiesznego na liniach nizinnych, z prędkością maksymalną 120 km/godz. Sprowadzono je w ilości 20 sztuk do lokomotywni w Krakowie Płaszowie. Osiągały one wprawdzie duże przyspieszenie na odcinkach górskich, skracając czas przejazdu z Wadowic do Bielska z 1h:20 min. do 1h: 12 min., lecz wskutek niedostosowania układów torowych zaczęły wypadać z szyn. Na przełomie lat 1975-1976 zanotowano nawet po jednym wypadnięciu na dobę. Wiosną 1976 r. zostały te lokomotywy wycofane z eksploatacji i zastąpione podwójną trakcją SM (SP 42) na odcinku Kalwaria - Wadowice - Bielsko.

Z powodu ogólnego kryzysu ekonomicznego, schyłek lat siedemdziesiątych i lata osiemdziesiąte – aż do kwietnia 1989 r. – oznaczały częściowy powrót trakcji parowej w okolicy Wadowic (tym razem były to parowozy towarowe Ty-2 stacjonujące w Chabówce)<sup>6</sup>. Zwykle obsługiwały one, zwłaszcza w sezonie grzewczym (zimowym) 3-4 pary pociągów na dobę na linii Kalwaria - Wadowice - Bielsko, gdyż lokomotywy serii SM 42 były przeznaczone do ruchu manewrowego i nie posiadały systemów grzewczych.

Natomiast w ruchu towarowym trakcja spalinowa pojawiła się drugiej połowie lat siedemdziesiątych, z czasem prawie całkowicie wypierając parowozy z Chabówki. Były to więc SM 42 z Trzebini, SM 31 z Krakowa Płaszowa, rzadziej „rumuny” czyli płaszowskie ST 43, czy „gagariny” - radzieckie ST 44 z Czechowic. W tym okresie w kabinach maszynistów pojawiły się na stałe radiotelefony, zapewniające pełną łączność na szlaku.

Po zakończeniu elektryfikacji linii wokół Wadowic, w 1990 r. weszły do eksploatacji żółto-niebieskie jednostki z Suchej Beskidzkiej przeznaczone do ruchu podmiejskiego, zaopatrzone symbolami EN 57 i EN 71 (o większej mocy silnika i ze stojakami na narty, przeznaczone do obsługi linii podgórskich), zaś w ruchu dalekobieżnym elektrowozy z Krakowa Prokocimia serii EU 06 (zbudowane na licencji brytyjskiej jeszcze w latach sześćdziesiątych) i EU 07. Czasem pojawiały się także wysłużone towarowe ET 21.<sup>7</sup>

Dla jednostek elektrycznych wybudowano w Wadowicach tory postojowe, sięgające w kierunku Podstawia. Na nich przebywają jednostki w porze nocnej, czekając na ranne kursy, bądź te, które nie kursują w dni wolne od pracy. Podczas postoju są one myte i czyszczone.

Po „krowiakach” i „bocznikach”, w ruchu pasażerskim, od 1963 r. pojawiły się bezprzedziałowe wagony do ruchu podmiejskiego, z miękkimi siedzeniami, produkowane przez Zakłady im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Od 1973 r. na linii Bielsko - Wadowice - Kalwaria pojawiły się wagony piętrowe, produkowane w b. NRD (w godzinach szczytowego ruchu kursowały podwójne składy wagonów piętrowych). Kursowały one do 1991 r. po czym zostały zastąpione przez jednostki elektryczne. W ruchu dalekobieżnym – poza wspomnianymi wagonami bezprzedziałowymi, kursowały (do połowy lat siedemdziesiątych) stare pulmany, zastępowane przez nowsze serie wagonów pasażerskich. W latach siedemdziesiątych zniknęły stare wagony z twardymi, drewnianymi siedzeniami. Twarde plastikowe siedzenia, mające zapobiegać dewastacji wagonów, pojawiły się natomiast w latach dziewięćdziesiątych w elektrycznych jednostkach podmiejskich. Ten stan trwa do dziś.

## 2. Przewozy pasażerskie

Stabilizacja przewozów pasażerskich nastąpiła w latach pięćdziesiątych. W okresie PRL, w związku z gospodarką planową, priorytet dawano jednak przewozom towarowym, zaś przewozy pasażerskie miały służyć dojazdowi ludności wiejskiej do miast i szkół, zgodnie z ówczesną polityką tzw. socjalistycznej industrializacji. Tak również było w Wadowicach. Ponieważ linia kolejowa Trzebinia - Wadowice - Sucha Beskidzka posiadała ograniczoną przepustowość, służąc przede wszystkim masowym przewozom towarowym, toteż ruch pasażerski na tej linii obejmował zwykle 8-9 par pociągów pasażerskich na dobę. Natomiast linia Kalwaria - Wadowice - Bielsko miała głównie służyć obsłudze pracowników dojeżdżających do pracy w wielkich zakładach Andrychowa, Kęt i Bielska. Toteż ruch pasażerski na tej linii sięgał od 10 do 13 par pociągów na dobę. Ten schemat utrzymał się do początku okresu gospodarki rynkowej. Po 1990 r. zaczęto sukcesywnie ograniczać puste, nierentowne przebiegi pociągów pasażerskich, na liniach równoległych do tras autobusowych, ograniczając o 1/3 kursy pociągów w dni wolne od pracy, utrzymując pełną obsługę w okresie od poniedziałku do piątku (są to pociągi oznaczone symbolem „D” w rozkładzie jazdy).

Do połowy lat sześćdziesiątych przez Wadowice kursowały wyłącznie pociągi lokalne, łączące miasto ze Suchą Beskidzką, Skawcami, Spytkowicami, Trzebinia,

Chrzanowem i Jaworzniem-Szczakową<sup>8</sup> oraz Bielskiem a także Krakowem. Jeden z pociągów relacji Bielsko-Kraków posiadał charakter pociągu przyspieszonego, zatrzymując się wyłącznie na stacjach. Na stacji w Wadowicach postój pociągu osobowego trwał zwykle 4-6 minut, w celu uzupełnienia zapasu wody w parowozie oraz załadunku i wyładunku poczty i bagażu. W związku z rozwojem samochodowego transportu pocztowego, po 1990 r. zrezygnowano z ambulansów pocztowych na linii Kalwaria - Wadowice - Bielsko.

Na wzór rozwiązań przedwojennych, w 1965 r. wprowadzono do rozkładu jazdy pociąg pospieszny relacji Warszawa-Zakopane przez Trzebinę, Wadowice (z omińnięciem Krakowa), o nazwie „Tatry”. W 1967 r. został przekształcony w pociąg ekspresowy. Składał się z 7-9 wagonów, w tym z wagonu restauracyjnego. Dla uniknięcia długich postojów w Suchej Beskidzkiej i Chabówce związanych ze zmianą kierunku jazdy był obsługiwany przez dwie lokomotywy spalinowe (jedna z przodu, a druga z tyłu). W latach 1965-1967 były to węgierskie SM 41, a w latach 1971-1973 polskie SM (SP) 42. Przejściowo w latach 1968-1969 był obsługiwany przez parowozy: TKt-48 ze Suchej Beskidzkiej, a później przez Ty-2 z Trzebini. Mimo prowadzenia trakcją parową, ekspres zawsze mieścił się w rozkładzie jazdy, przybывая do Wadowic, zwłaszcza od strony Suchej nierzadko z 5-6-minutowym wyprzedzeniem. Wynikało z tego, że na odcinku Sucha - Wadowice mógł rozwijać prędkość ponad 70 km/godz. W Wadowicach miał planową minutę postoju. W latach 1973-1977 przez Wadowice kursował osobowy, przyspieszony pociąg dalekobieżny relacji Olsztyn-Łódź Kaliska-Zakopane, obsługiwany przez jedną trzebińską lokomotywę spalinową SM (SP) 42, a sporadycznie przez parowóz. Na przełomie lat 1973/1974, w związku z elektryfikacją linii zakopiańskiej, przez Wadowice, w drodze do Zakopanego, trasą okrężną przez Skawinę i Spytkowice skierowano inny pociąg dalekobieżny relacji Poznań-Zakopane.

Dopiero po zelektryfikowaniu linii wokół Wadowic – od 1992 r. pojawiły się kolejne pociągi dalekobieżne: najpierw pospieszny Łódź Kaliska-Zakopane (przez Trzebinę, Spytkowice, Kalwarię), a w 1993 r. również Szczecin-Zakopane (przez Wrocław, Katowice-Bielsko, Kalwarię). W 1996 r. dotarł do Wadowic pociąg średniodystansowy z Suchej Beskidzkiej do Katowic (przez Kalwarię, Spytkowice, Oświęcim) oraz z Chrzanowa do Rabki-Zdroju (przez Trzebinę, Spytkowice).

Mimo utrzymującego się od 1990 r. spadku ilości podróży można zaobserwować pewne prawidłowości. Znikomą frekwencją posiadają pociągi w porze wieczorno - nocnej oraz w weekendy. Frekwencja wzrasta w dni targowe (czwartki), dni nauki szkolnej. Wzrasta również w niedzielne wieczory oraz w poniedziałki w godzinach rannych, a także w piątkowe popołudnia, zwłaszcza w relacjach krakowsko-katowickich. Jest to związane z faktem podróży wadowickich studentów na zajęcia i ich powrotami do domów, zwłaszcza, że obowiązująca ustawa z 1992 r. zapewnia całej młodzieży uczącej się do ukończenia 25 roku życia 50% ulgi przejazdowe. Sporadycznie ruch pasażerski (dzieci i młodzieży) wzrasta w okresie ferii i wakacji szkolnych. W okresie wzmożonego ruchu, z trakcyjnej jednostki elektrycznej z kierunku Spytkowic wysiada przeciętnie 30-40 pasażerów, a czasem nawet ich liczba sięga 80-90<sup>9</sup>. Ten kierunek posiada największą frekwencję, gdyż przebieg linii spytkowickiej, zwłaszcza w Grodzisku i Trzebieńszczykach nie pokrywa się regularną komunikacją autobusową.

Ze względów oszczędnościowych, w Wadowicach zrezygnowano z dyżurnego ruchu, a pociągi są odprawiane przez kierowników pociągów. Zrezygnowano również – wobec praktycznego zaniku ruchu towarowego – z utrzymywania wartowni Służby Ochrony Kolei, a teren dworca zabezpiecza wadowicka policja. Tak więc na wadowickim dworcu, nawet wśród personelu, przeważają osoby w cywilnych ubiorach. Niestety, wobec malejącego ruchu pasażerów w wieku szkolnym, zamknięto poczekalnię młodzieżową, z której korzystała głównie młodzież wadowickich szkół średnich, w której był czynny telewizor, gry świetlicowe i czasopisma. Kolej zrezygnowała też z oznaczania wydzielonych wagonów, jako dostępnych tylko dla „nauczycielstwa i młodzieży szkolnej”. Wprowadzono natomiast elektroniczny system kupna biletów „Kurs 90”. Pozwala on podróżnemu na stacji w Wadowicach kupić bilet na dowolną relację w komunikacji wewnętrznej<sup>10</sup>, łącznie z miejscówką, kuszetką, czy miejscem sypialnym. Poprzednio bowiem, w wadowickiej kasie biletowej posługiwano się urządzeniami z lat trzydziestych, a bilety w dalszych relacjach wypisywano ręcznie. Utrzymano również dobrze zaopatrzony kiosk „Ruchu” oraz bufet.

Do lat sześćdziesiątych w Wadowicach, podobnie jak w innych polskich dworcach teren dworcowy był ściśle zamknięty. Każdy pasażer przed wyjściem na dworzec był kontrolowany przez dyżurnego kolejarza, nierazko emeryta kolejowego, siedzącego w budce przy drzwiach wejściowych na dworzec czy posiada ważny bilet na przejazd względnie tzw. peronówkę, niezależnie od kontroli dokonywanej w pociągu. Podobnie było przy wyjściu z dworca. Należało poddać się kontroli i oddać bilet kolejarzowi siedzącemu w bramce przy wyjściu. Obie budki wraz z bramką zostały rozebrane. Miało to związek z interpretacją przepisów ustawy o kolejach z 1960 r., a zwłaszcza przepisów wykonawczych do ustawy z 1962 r.

### **3. Wadowicka kolej a uroczystości religijne**

Jak powszechnie wiadomo, w PRL obowiązywał prymat ideologii nad zdrowym rozsądkiem. Nie inaczej było na PKP. Choć pociąg ekspresowy „Tatry” z Zakopanego przez Częstochowę do Warszawy składał się zwykle z 7 wagonów, w dniu 2 maja 1966 r. były w nim zaledwie 4 wagony. W ten sposób zinterpretowano dyrektywę Władysława Gomułki, aby nie dopuścić do licznego udziału wiernych w kulminacyjnych uroczystościach religijnych, mających odbyć się następnego dnia na Jasnej Górze. Natomiast w niedzielę 18 lutego 1968 r., o czym już wspomiano na łamach wadowickiego „Przebudzenia”, na żądanie lokalnych czynników politycznych podstawiono bezpłatnie pociąg relacji Wadowice - Kraków - Wadowice, aby zawieźć wadowickie dzieci i młodzież do Krakowa na spektakl teatralny i w ten sposób uniemożliwić jej udział w uroczystościach religijnych pierwszej peregrynacji obrazu jasnogórskiego, odbywanej wówczas przy pustych ramach. W tych samych latach organizowano mniej lub bardziej przymusowe wyjazdy koleją (np. do Andrychowa) na różne oficjalne wiece poparcia lub potępienia kogoś lub czegoś, w zależności od aktualnych zaleceń władz.

Kiedy w 1979 r. władze z niechęcią przystały na pierwszą wizytę papieża-Polaka, postanowiono zarazem umniejszyć wagę tego historycznego wydarzenia. Jak pisał dziennik „Życie” w okolicznościowym wydaniu z 16 października 1998 r., już w marcu 1979 r. powołano centralny sztab „należytego zabezpieczenia wizyty papieża” na czele ze Stanisławem Kanią, ówczesnym sekretarzem KC PZPR do spraw wyznaniowych. Jedną z dyrektyw tego sztabu brzmiała, że w celu niedopuszczenia do znacznego skupisk wiernych w miejscach pobytu papieża należy pod surową odpowiedzialnością utajnić relacje pociągów zmierzających do papieskich miejscowości (miały to być składy zamknięte wyłącznie z obsługą), zaś podróżnym odmawiać sprzedaży biletów. Natomiast miało być uruchomionych jak najwięcej pociągów dodatkowych z miejscowości odwiedzanych przez papieża po to, aby jak najszybciej rozwieść niepożądane tłumy do domów. Tak samo stało się w Wadowicach 7 czerwca 1979 r., choć mimo tych zabiegów i ustnych, poufnych dyrektyw władz (centralnych, bielskich i wadowickich) powitało Rodaka około 50 tys. osób. Należy tu dodać, że w październiku 1972 r. z okazji uroczystości beatyfikacyjnych Maksymiliana Kolbego, ta sama ekipa rządząca zgodziła się jednorazowo na to, aby uruchomić dla wiernych pociąg relacji Zakopane - Oświęcim przez Wadowice (w obu kierunkach), podając to do publicznej wiadomości.

Po odium nienawiści, jakie powszechnie spadło na władze PRL po wprowadzeniu stanu wojennego, podczas II wizyty papieża w Ojczyźnie, w czerwcu 1983 r. zachowały one pozory poprawności mimo, że stan wojenny został wówczas jedynie zawieszony. Tak więc wadowiczanie otrzymali dzień wolny od pracy, a z Wadowic do Krakowa<sup>11</sup> wyjechał, oficjalnie zapowiedziany, pociąg specjalny. Podobną procedurę zastosowano 4 lata później, podczas III pielgrzymki papieża, w czerwcu 1987 r.

Kolejna IV wizyta papieża w Polsce oraz w rodzinnych Wadowicach odbyła się już na progu suwerennej i demokratycznej III Rzeczypospolitej. W dniu 14 sierpnia 1991 r. wadowicki dworzec kolejowy zaroił się tłumami pielgrzymów. Stacja wadowicka obsługiwała wówczas dodatkowe pociągi przyjeżdżające z Krakowa, Bielska, Jaworzna i Zakopanego. Oblicza się, że wówczas papieża witało w Wadowicach 200 tys. wiernych. Podczas nieoficjalnej, jednodniowej wizyty papieża w Polsce w maju 1995 r., z Wadowic odjechał specjalny pociąg do Skoczowa. W czerwcu 1997 r. dzięki PKP, wadowiczanie mogli udać się na uroczystości papieskie zarówno do Zakopanego (1 pociąg dodatkowy), jak też na Błonia krakowskie (3 pociągi dodatkowe). Z tej okazji ściągnięto do Wadowic składy nawet z Wrocławia, Poznania i Warszawy.

Od kilku lat wadowiccy kolejarze obsługują również dodatkowe pociągi kursujące z okazji tradycyjnych uroczystości kalwaryjskich.

#### **4. Przewozy towarowe**

Były one domeną kolei w okresie gospodarki centralistyczno - nakazowej. Aż do 1988 r. przez wadowicki dworzec z niemal godzinną częstotliwością (na większą częstotliwość nie pozwalała ograniczona przepustowość linii oraz krótkie torowiska wadowickiej stacji), przetaczały się ciężkie składy pociągów towarowych od strony

Śląska (Spytkowic, Oświęcimia, Trzebini) w kierunku Podhala (Suchej Beskidzkiej, Chabówki). Ze Śląska wożono nimi głównie węgiel, a w odwrotnym kierunku drewniane stemple z górskich lasów do podpierania wyrobisk i chodników w śląskich kopalniach. Z Alwernii i z sądeckich Marcinkowic wożono tłuczeń używany do remontów linii kolejowych. Bywały również pospieszne składy towarowe, bez postoju w Wadowicach. Często pociągi towarowe miały długość blisko kilometra, składając się z 50-60 wagonów. Ciężkie składy z węglem były prowadzone przez 2 a nawet 3 parowozy, a w późniejszym okresie przez lokomotywy dieslowskie. Niektóre składy były rozformowywane i przetaczane w Wadowicach. Te czynności wobec skromnego zaplecza stacyjnego przysparzały kolejarzom niemało trudności.

Pociągi towarowe na linii suskiej stwarzały również niemało kłopotów drogowcom i zwykłym użytkownikom międzynarodowej drogi E-7 (Kraków - Wadowice - Bielsko - Cieszyn). Kiedy pociąg wyruszał ze stacji, zwykle szlaban przy ówczesnej ulicy 1 Maja spuszczano ze znacznym wyprzedzeniem, zaś ciężki pociąg powoli nabierał prędkości. W ten sposób powstawały znaczne kolejki kierowców. Jeszcze większe kolejki tworzyły się wówczas, gdy z powodu braku wolnych torów na wadowickiej stacji, pociąg towarowy od Suchej zatrzymywano przed semaforem wjazdowym na wysokości skrzyżowania ul. Chopina z ul. Kochanowskiego. Bywało, że taki postój trwał do pół godziny. Jeśli skład pociągu był długi, wówczas blokował on skutecznie przejazd drogą E-7, powodując kolejki, sięgające od strony miasta ul. Poprzecznej, a od strony Zaskawia koryta starej Skawy aż do bocznej drogi w kierunku Jaroszowic. Ponadto, jeśli pociąg nadjeżdżał od strony Suchej, opuszczano zapory, gdy dróżnik otrzymał meldunek od posterunku w Mucharzu. Posterunek ten, zaopatrzony w semafor, miał zatrzymywać pociąg, w przypadku, gdy poprzedni pociąg nie dojechał do Wadowic. Miało to na celu zwiększenie przepustowości linii. Podobny posterunek od strony Spytkowic istniał w Woźnikach.

Zastanawiano się poważnie czy w związku z rozwojem motoryzacji nie wybudować wiaduktu nad suską linią kolejową, lecz zapadła wówczas decyzja o likwidacji tej linii.

Kiedy w maju 1960 r. przez Wadowice rozgrywano etap Wyścigu Pokoju, z ówczesnego Gotvaldowa (dziś: Žilina w Czechach) do Krakowa, aby ułatwić płynny przejazd wyścigowej kolumny, na odgórne polecenie, zatrzymano pociąg towarowy z Suchej przed przejazdem. Ponieważ skutek trudnego i długiego etapu przejazd kolarzy znacznie się wydłużył, toteż wspomniany pociąg czekał na wolną drogę ponad godzinę. Podobne wytyczne i zalecenia wydawano również w okresie późniejszym, z powodu najważniejszych imprez kolarskich (Wyścigu Pokoju, Wyścigu Dookoła Polski).

Regularny ruch towarowy na linii Bielsko-Kalwaria kończył się w zasadzie w Andrychowie. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych od strony Bielska do Wadowic kursował w zasadzie jeden pociąg towarowy na dobę, z jednym albo kilkoma wagonami. Na odcinku Wadowice-Kalwaria, pociągi towarowe kursowały rzadko i nieregularnie. W owym czasie stolarze kalwaryjscy posiadali już własny, dobrze rozwinięty transport samochodowy i obywali się bez pośrednictwa kolei.

Po 1990 r. ruch towarowy w Wadowicach posiada marginalne znaczenie. Raz albo dwa razy na dobę do Wadowic dociera pociąg towarowy od strony Spytkowic, z drobnicą dla wadowickich zakładów, odbierając wyprodukowane towary w drodze powrotnej. Jego skład nie przekracza kilkunastu wagonów. Jest on obsługiwany przez lokomotywę spalinową SM 42 z lokomotywowni Jaworzno-Szczakowa (Zakład Taboru Łazy).

## 5. Katastrofy i klęski żywiołowe

Szczęśliwie – okres powojenny w historii wadowickiej kolei nie przyniósł katastrof, na miarę katastrofy barwałdzkiej z listopada 1944 r. Poza wypadnięciami taboru z szyn (głównie w okolicach Barwałdu oraz Choczni i Inwałdu, ze względu na znaczne spadki i krzywizny toru) bez groźniejszych konsekwencji, poza okresowymi przerwami w ruchu, nie zanotowano poważniejszych zakłóceń. Wyjątek stanowi tu wypadek, jaki wydarzył się na niestrzeżonym przejeździe na drodze Wadowice - Frydrychowice (na Łazówce, ul. Batorego). W zimie 1961 r., w porze nocnej, przy oblodzeniu i złej widoczności, pod pociąg relacji Wadowice-Bielsko wpadł autobus wiozący górników na poranną zmianę do kopalni w Brzeszczach. Zginęło wówczas 5 osób, a 6 osób odniosło obrażenia. Zdarzały się też sporadycznie przypadki niezamykania szlabanów przez dróżników, bądź znajdowania ich w stanie nietrzeźwym, co odnotowywała lokalna prasa.

Tzw. zimy stulecia: 1955/1956, 1962/1963, czy 1978/1979 nie zakłóciły w poważniejszy sposób pracy wadowickiej kolei, poza okresowym odwołaniem niektórych pociągów, zwłaszcza o niskiej frekwencji. Natomiast poważne zagrożenie dla funkcjonowania transportu kolejowego niesły zawsze letnie wylewy rzeki Skawy i jej dopływów. Z powodu kolejnych powodzi w latach 1958, 1960 i 1972, wskutek podmycia filarów mostu kolejowego w Wadowicach na Skawie, ruch pociągów był wstrzymany przez kilka dni, do tygodnia. Pociągi od strony Kalwarii dojeżdżały do mostu, a pasażerowie pieszo przechodzili na drugą stronę mostu. Pociągi zaś zwracały tyłem w kierunku Kalwarii. Z tego samego powodu, wody Skawy podtapiały i podmywały nasyp kolejowy wraz z drogą na odcinku Świnna Poręba - Mucharz. W 1970 r. podczas letniej powodzi, wskutek zablokowania nurtu Choczenki przez wezbraną Skawę, jej wody wylały na obszar Osiedla XX-lecia, zatapiając aleję prowadzącą w kierunku dworca wraz z zabudowaniami zakładów cukierniczych (d. „Mafo”).

Natomiast ostatnia lipcowa powódź z 1997 r. nie przyniosła większego uszczerbku wadowickiej kolei, poza podmyciem nasypu na odcinku Klecza Dolna - Klecza Górna przez wody Kleczanki. Co więcej – przez blisko tydzień, wskutek przzerwania przez wezbrane wody Cedronu linii kolejowej na odcinku Radziszów-Skawina, wszystkie pociągi kursujące linią zakopiańską kierowano od Skawiny objazdem przez Spytkowice-Wadowice-Kalwarię. W ten sposób, przez Wadowice niemal co pół godziny przejeżdżały w obu kierunkach pociągi dalekobieżne, uzasadniając konieczność dalszego utrzymania przejezdności przynajmniej linii od Spytkowic przez Wadowice do Kalwarii Zebrzydowskiej - Lanckorony.

## 6. Wnioski końcowe

Historię wadowickiej kolei w omawianym okresie, podobnie jak historię całego kraju można podzielić na dwa wyraźne przedziały czasowe – do 1989 r. oraz po tej dacie. Po 1989 r. zmieniły się wektory polityczne, orientacje i symbolika. Odtąd kolejarze, w tym wadowiccy, nie obchodzą już branżowego dnia kolejarza ustanowionego uchwałą Rady Ministrów PRL na drugą niedzielę września. Powrócili natomiast, choć mocno liczebnie zredukowani, do swego tradycyjnego, patronalnego święta – św. Katarzyny Aleksandryjskiej, wedle tradycji, ściętej kółem (25 listopada). Organizują więc solenne msze wotywny w wadowickiej farze, występując ze swym sztandarem.

Ale poza symboliką działają jeszcze prawa rynku. Od 1 VII 1998 r. wadowicka stacja PKP nie podlega już krakowskiej dyrekcji kolejowej, która została zlikwidowana. W jej miejsce powstały samodzielne zakłady: Taboru, Przewozów Pasażerskich i Towarowych, Inżynierii Ruchu oraz Infrastruktury – i inne, podlegające bezpośrednio Dyrekcji Generalnej PKP w Warszawie i jej agendom. Kolej stoi na progu restrukturyzacji, komercjalizacji – i przynajmniej częściowej – prywatyzacji. Szansą dla utrzymania linii kolejowych wokół Wadowic, przynajmniej w granicach obecnego województwa małopolskiego z siedzibą w Krakowie, jest – mająca już swe podstawy prawne, ustawowe, komunalizacja lokalnej sieci kolejowej, poprzez przekształcenie części nierentownego sektora PKP, w sektor publicznych usług komunalnych, jak to ma miejsce w wielu państwach Zachodu. Koleje komunalne (powiatowe) występowały również w II Rzeczypospolitej, zwłaszcza w b. zaborze pruskim, w którym sieć kolejowa była najbardziej rozwinięta (Pomorze, część Kujaw, Pałuki).

Tak więc wadowicka kolej wchodzi w drugi wiek swego istnienia ze świadomością utraty części swoich dotychczasowych klientów, z ryzykiem i niepewnością, wynikającą z nowych warunków gospodarczych, lecz także z nadzieją na dostosowanie się do tych warunków i przetrwanie w zmienionej sytuacji.

## Wybrana bibliografia

### Źródła osobowe

Relacja Jana Olekasa, wieloletniego kierownika pociągów, emeryta PKP z Wadowic

Źródła drukowane

Urzędowe rozkłady jazdy PKP (wybrane roczniki)

### Opracowania

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

Nowakowski A.: Puste ramy, „Przebudzenie” nr 3/1996, s. 29.

Nowakowski A.: Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945), „Wadoviana” nr 2/1998, s. 31-37.

Studnicki G.: Dzieje wychowania fizycznego w wadowickim gimnazjum i liceum (w:) Studia z historii i organizacji kultury fizycznej pod red. A. Nowakowskiego i innych, Częstochowa 1998, s. 27-27.

„Świat Kolei” (wybrane numery tegoż dwumiesięcznika z lat 1996-1998).

Wyrobiec P.: Życie polityczne Wadowic w latach 1951-1995 (w:) Wadowice. Studia z dziejów miasta pod red. E. Kotowieckiego, A. Nowakowskiego, G. Studnickiego, Wadowice 1997, s. 153-171.

<sup>1</sup> Tekst niniejszy jest kontynuacją artykułu pt. Zarys dziejów kolei w Wadowicach (1888-1945) opublikowanego w „Wadovianach” nr 2/1998, s. 31-37.

<sup>2</sup> Według planów z epoki gierkowskiej, linia Wadowice-Bielsko, ze względu na wzmożone przewozy pasażerskie miała zostać zelektryfikowana już w 1979 r.

<sup>3</sup> Dane te po 1989 r. zostały odtajnione i udostępnione czytelnikom na łamach fachowego czasopisma „Świat Kolei”

<sup>4</sup> PKP zlikwidowały III klasę w 1956 r.

<sup>5</sup> Obecnie mieści się w niej skansen taboru kolejowego (wraz z trakcją parową), administrowany przez Zakład Taboru PKP w Krakowie.

<sup>6</sup> Trakcja parowa była w Chabówce w normalnej eksploatacji do wiosny 1991 r.

<sup>7</sup> Aktualnie wszystkie elektrowozy i jednostki elektryczne obsługujące linie wokół Wadowic podlegają Zakładowi Taboru PKP w Krakowie, niezależnie od lokomotywowni, w której przebywają.

<sup>8</sup> W związku z rozwojem podmiejskiej komunikacji autobusowej, w latach osiemdziesiątych zlikwidowano linię kolejową Chrzanów-Jaworzno Szczakowa, a z początkiem lat dziewięćdziesiątych odcinek Bołęcín-Chrzanów.

<sup>9</sup> Te dane wynikają z osobistych obserwacji autora, przeprowadzanych w latach 1997-1998.

<sup>10</sup> Najbliższymi stacjami PKP na których można kupić bilet w komunikacji międzynarodowej są: Bielsko-Biała, Oświęcim i Trzebinia

<sup>11</sup> Z powodu zatłoczenia dworców krakowskich pociągami specjalnymi, część pociągów z Wadowic była kierowana na boczny dworzec Kraków Bonarka.

## 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**