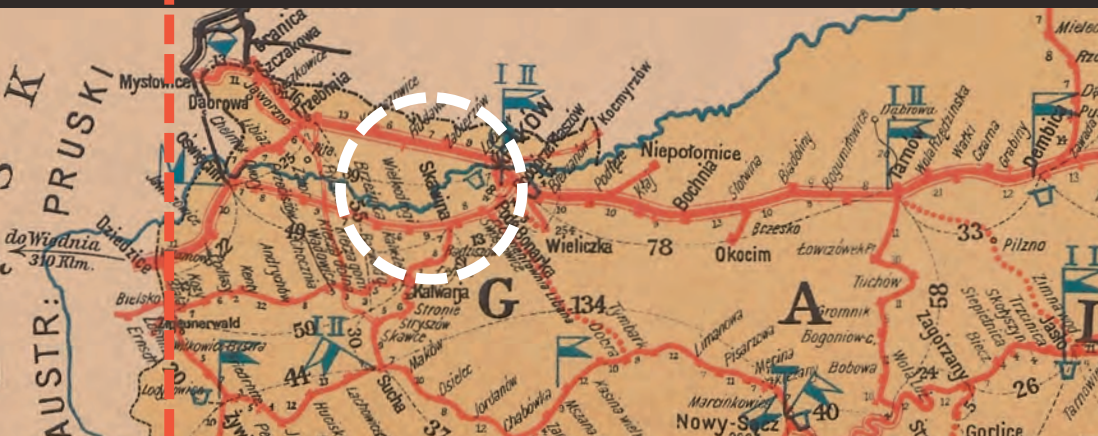


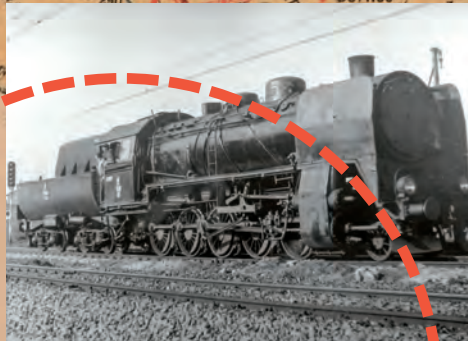
Andrzej Nowakowski

Kolej w Skawinie i gminie skawińskiej (1884-2024)

140 lat historii



STACJA KOLEJOWA W SKAWINIE.



Rozwój kolei żelaznych:

Rok	Galicja z Bukowiną	Austria (Kraje koronne)	Węgry	Austro-Węgry z Bosnią
-----	-----------------------	----------------------------	-------	--------------------------

KOLEJ W SKAWINIE I GMINIE SKAWIŃSKIEJ
(1884-2024)

Andrzej Nowakowski

KOLEJ W SKAWINIE
I GMINIE SKAWIŃSKIEJ
(1884-2024)

140 LAT HISTORII



WYDAWNICTWO
KSIĘGARNIA
AKADEMICKA

Kraków 2025

Andrzej Nowakowski

🌐 <https://orcid.org/0000-0001-6976-7478>

© Copyright by Andrzej Nowakowski & Księgarnia Akademicka, 2025

Recenzent

prof. dr hab. Konrad Meus (Uniwersytet Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie)

Opracowanie redakcyjne

Magda Kowalewicz

Projekt okładki

Lesław Sławiński

Tłumaczenie streszczenia na język angielski

Małgorzata Brózda

Tłumaczenie streszczenia na język niemiecki

Agata Krystian

ISBN 978-83-8368-271-6 (druk)

ISBN 978-83-8368-272-3 (PDF)

<https://doi.org/10.12797/9788383682723>

Na okładce wykorzystano zdjęcie dworca kolejowego w Skawinie z początku XX w. ze zbiorów Muzeum Regionalnego w Skawinie, fotografię parowozu towarowego serii Ty45 ze zbiorów Romana Garbacika oraz mapę rozwoju kolei żelaznych Galicji i Bukowiny Kornmana z zasobów elektronicznych Polona.pl

WYDAWNICTWO KSIĘGARNIA AKADEMICKA

ul. św. Anny 6, 31-008 Kraków

tel.: 12 421-13-87; 12 431-27-43

e-mail: publishing@akademicka.pl

<https://akademicka.pl>

Spis treści

Wykaz skrótów	7
Wprowadzenie	9
Rozdział I. Kolej w Skawinie i okolicach w pierwszym okresie istnienia (1884-1918)	13
1. Do I wojny światowej (1884-1914)	13
2. Okres wojenny (1914-1918)	28
Rozdział II. Kolej skawińska w okresie międzywojennym i podczas wojny (1918-1945)	33
1. Okres międzywojenny (1918-1939)	33
2. Okres wojny i okupacji niemieckiej	47
Rozdział III. Ruch kolejowy w Skawinie i w pobliżu miasta w okresie Polski Ludowej (1945-1989)	69
1. Powojenna odbudowa i rozbudowa infrastruktury kolejowej (1946-1969)	69
2. Modernizacja i elektryfikacja kolei skawińskiej w latach 1970-1974	85
3. Skawińska opozycja i skrajne upolitycznienie kolei (1945-1989)	101
Rozdział IV. Kolej skawińska w nowej rzeczywistości (1989-2024)	107
1. Zasadnicze zmiany w zarządzaniu infrastrukturą i ruchem kolejowym	107
2. Rewitalizacja linii kolejowej nr 94	113
3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 97	117
4. Ostatnie lata kolei skawińskiej	125

SPIS TREŚCI

Podsumowanie	129
Kalendarium kolei skawińskiej	131
Wykaz tabel i fotografii	135
Bibliografia	137
Summary	143
Zusammenfassung	145
Nota o autorze	147
Indeks osobowy	149
Indeks geograficzny	151

Wykaz skrótów

AK	– Armia Krajowa
ANKr.	– Archiwum Narodowe w Krakowie
BCh.	– Bataliony Chłopskie
b. pag.	– bez paginacji
BPS	– Brygada Pracy Socjalistycznej
b.r.w.	– bez roku wydania
DOKP	– Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
DP	– Dywizja Piechoty
DPG	– Dywizja Piechoty Górskiej
Dz.P.	– „Dziennik Polski”
FIS	– Federation International Ski and Snowboard
gen. bryg.	– general brygady
GG	– Generalne Gubernatorstwo
GK	– „Gazeta Krakowska”
GL	– Gwardia Ludowa
GP	– „Gazeta Południowa”
IKC	– „Ilustrowany Kurier Codzienny”
IPN	– Instytut Pamięci Narodowej
KBW	– Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego
KMłp.	– Koleje Małopolskie
KPW	– „Kolejowe Przysposobienie Wojskowe”
Kurier Kolejowy	– Rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicji i Bukowinie (1911/1912, 1914)
MO	– Milicja Obywatelska
Monografia Skawiny	– <i>Monografia Skawiny. 650 lat tradycji</i> , red. M. Turkawska, D. Góra, Skawina 2014
NRD	– Niemiecka Republika Demokratyczna

WYKAZ SKRÓTÓW

oprac.	– opracował
ORMO	– Ochotnicza Rezerwa Milicji Obywatelskiej
PCK	– Polski Czerwony Krzyż
PDOKP	– Południowa Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
PKP	– Polskie Koleje Państwowe
PLK S.A.	– Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna
Pp	– pułk piechoty
plk	– pułkownik
pplk	– podpułkownik
PRL	– Polska Rzeczpospolita Ludowa
ps.	– pseudonim
PSP	– Państwowa Straż Pożarna
PW	– Przysposobienie Wojskowe
PZPR	– Polska Zjednoczona Partia Robotnicza
SB	– Służba Bezpieczeństwa
SKA	– Szybka Kolej Aglomeracyjna
Skawina	– <i>Skawina. Zarys dziejów miasta</i> , red. R. Świątek, Skawina 2006
SOK	– Straż Ochrony Kolei
st. spocz.	– stan spoczynku
sygn.	– sygnatura
UBP	– Urząd Bezpieczeństwa Publicznego
Wielgus	– I. Wielgus, <i>Garść wspomnień</i> , Kalwaria Zebrzydowska 1999 (maszynopis)
WKU	– Wojskowa Komenda Uzupełnień
ZMP	– Związek Młodzieży Polskiej
ZMS	– Związek Młodzieży Socjalistycznej
ZSRS	– Związek Socjalistycznych Republik Sowietkich

Wprowadzenie

Niniejsza publikacja stanowi kontynuację poprzednich wydawnictw związanych z historią kolejnictwa (dzisiejszych linii kolejowych nr 94 i 97). Były to kolejno prace: *Zarys dziejów kolei w rejonie nadwiślańskim Spytkowice – Brzeźnica* (1884-2000), *Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego* (Wadowice 2001), *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii* (1884-2014) (Rzeszów 2014) oraz *Zarys dziejów stacji kolejowej w Spytkowicach. Na 140-lecie kolei (1884-2024) i 125-lecie stacji (1899-2024)*, (Albigowa k. Rzeszowa 2023). W tej publikacji, obejmującej lata 1884-2024, pośrednio dotyczącej również kolei skawińskiej i jej teraźniejszych losów, przedstawiono dokładną liczbę pociągów pasażerskich kursujących w różnych okresach na obecnej linii kolejowej nr 94 przebiegającej przez Skawinę.

Skawina, miasto położone u wrót i na zapleczu wielkiego Krakowa, jest od 1884 r. małym, niepełnym węzłem kolejowym, w którym krzyżują się dwie linie kolejowe (obie o znaczeniu państwowym): dwutorowa linia kolejowa nr 94 (Kraków Płaszów – Skawina – Spytkowice – Oświęcim) oraz jednotorowa linia kolejowa nr 97 (Skawina – Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Sucha Beskidzka – Żywiec), której naturalnym przedłużeniem są linie kolejowe nr 98 (Sucha Beskidzka – Chabówka) i nr 99 (Chabówka – Zakopane).

Celem publikacji jest ukazanie, choćby skrótowne, najważniejszych wydarzeń ze 140-letniej, niekiedy trudniej i burzliwej, historii kolei skawińskiej –

najpierw w warunkach autonomii galicyjskiej i Wielkiej Wojny, następnie w Polsce Odrodzonej, w okresie wojny i okupacji niemieckiej, Polski Ludowej, a na końcu w czasie przeobrażeń ustrojowych w Polsce, zapoczątkowanych w 1989 r. Obszar terytorialny, na którym skupiono się w niniejszej pracy, obejmuje obecny powiat ziemski krakowski, do którego przynależy Skawina, gminę miejską Skawinę, a także przyległe tereny północno-wschodniej części powiatu wadowickiego, graniczącego bezpośrednio z gminą skawińską (gminy Brzeźnica i Kalwaria Zebrzydowska). W publikacji nawiązano do szerszego kontekstu wydarzeń społeczno-gospodarczych i politycznych, które miały miejsce w całym omawianym okresie, jak również do działalności kolei w Polsce, a przede wszystkim w Galicji i Małopolsce.

Głównym problemem badawczym niniejszej książki jest określenie stopnia, w jakim uczynienie ze Skawiny małego węzła kolejowego w 1884 r. – i to w pobliżu Krakowa – przyczyniło się do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta już w okresie zaboru austriackiego, a także w jakim stopniu wydarzenie to miało wpływ na dalszy rozwój Skawiny w okresie międzywojennym, po 1945 r. aż do dzisiaj.

Poza literaturą ogólną oraz dotyczącą bezpośrednio kolejnictwa, w pracy wykorzystano materiały źródłowe w postaci archiwaliów z krakowskiego Archiwum Narodowego (sygnatury akt archiwalnych dostosowano do aktualnej numeracji), archiwalnych rozkładów jazdy z różnych okresów oraz regionalnej prasy krakowskiej, galicyjskiego przedwojennego „Ilustrowanego Kuriera Codziennego”, powojennej „Gazety Krakowskiej” (zwanej okresowo „Południową”) i „Dziennika Polskiego”. Siegnięto również po wewnętrzne dokumenty dawnej PKP (wykazy obiegów składów pociągów pasażerskich kursujących przez Skawinę).

W tym miejscu chciałbym serdecznie podziękować Panu Profesorowi Konradowi Meusowi za cenne uwagi zawarte w jego recenzji oraz Panu Romanowi Garbaciowskiemu za dostarczenie mi ważnych informacji, zarówno źródłowych, jak i ikonograficznych, wzbogacających wiedzę o kolei skawińskiej. Słowa podziękowania należą się również Panu Czesławowi

Gąsiorowskiemu – dyrektorowi Muzeum Regionalnego w Skawinie – za udostępnienie wartościowych materiałów ikonograficznych do publikacji, personelowi Urzędu Miasta i Gminy w Skawinie, a także Pani Joannie Węgrzyn – dyrektorowi Miejskiej Biblioteki Publicznej w Skawinie – oraz Pracownikom skawińskiej księżnicy za udostępnienie wydawnictw poświęconych najnowszej historii miasta. Osobne podziękowania składam Paniom – nauczycielkom języków obcych kalwaryjskiego liceum: Małgorzacie Bróździe oraz Agacie Krystian za sporządzenie obcojęzycznych streszczeń.

Mam nadzieję, że niniejsze wydawnictwo wzbogaci naszą wiedzę nie tylko w zakresie historii kolei galicyjskiej i małopolskiej, ale również w obszarze bezpośrednio dotyczącym najnowszych dziejów podkrakowskiej Skawiny oraz gminy skawińskiej.

Andrzej Nowakowski

Luty 2024

ROZDZIAŁ I

Kolej w Skawinie i okolicach w pierwszym okresie istnienia (1884-1918)

1. Do I wojny światowej (1884-1914)

Okolo połowy XIX w. i w latach następnych w Galicji nastąpił szybki rozwój sieci kolejowej. Już w 1847 r. Kraków otrzymał połączenie kolejowe ze Śląskiem, a poprzez „trójkąt trzech cesarzy” (tj. granice trzech zaborów) – również z Kongresówką. W 1856 r. zakończono budowę linii kolejowej łączącej Wiedeń z Krakowem przez Bogumin, Oświęcim i Trzebinę, która nosiła oficjalna nazwę: C.K. Uprzywilejowana Kolej Północna Cesarza Ferdynanda. W 1861 r. Kraków uzyskał połączenie kolejowe ze Lwowem przez Tarnów, Rzeszów i Przemyśl. Kiedy po 1860 r. Galicja uzyskała szeroką autonomię, dalszy rozwój sieci kolejowej stał się koniecznością, choćby ze względów gospodarczych. Przede wszystkim położono wówczas nacisk na rozbudowę linii kolejowych położonych na południe od Krakowa, dzięki czemu ułożenie sieci kolejowej w Galicji stało się bardziej równomierne. Podjęto decyzję, aby poprowadzić kolej, zwaną wówczas drogą żelazną, z Krakowa przez Skawinę w kierunku Oświęcimia i na południe, bliżej Beskidów, w celu połączenia z planowaną linią biegnącą równolegle do głównej magistrali kolejowej, tzw. transwersalnej¹.

¹ L. Ma z a n, *150 lat dróg żelaznych w Galicji. 1847-1997*, Kraków 1997, s. 35.

Za rozwojem sieci kolejowej w Galicji w dobie autonomicznej przemawiały, obok względów gospodarczych, również kwestie związane z prestiżem – mimo zniesienia w 1846 r. półautonomicznego tworu, jakim była Rzeczypospolita Krakowska, Kraków i okolice nadal tytułowano Wielkim Księstwem Krakowskim, a Habsburgowie na tronie używali w wielkim tytule majestatycznym sformułowanie: Wielki Książę Krakowski. Co najmniej od późnego średniowiecza do okresu zaboru austriackiego, a także współcześnie od Krakowa przez Skawinę w kierunku Zatora i Oświęcimia biegnie droga łącząca niegdyś stołeczny Kraków z księstwami oświęcimskim i zatorskim i dalej, przez Bramę Morawską – z prowincjami Czech i Moraw; jest ona ważnym szlakiem handlowym (obecnie to droga krajowa nr 44)², przebiega kotliną górnej Wisły. Rok przed zbudowaniem linii kolejowej przeprowadzonej przez Skawinę ze wschodu na zachód (w 1883 r.) nadano tej drodze status „drogi cesarskiej”, czyli głównej drogi w Galicji³. W znacznej mierze równoległe do niej wytyczono nowy szlak kolejowy, który z Podgórza przez Skawinę i Oświęcim miał zapewnić bezpośrednie połączenie kolejowe z samym Wiedniem.

Kiedy 1 sierpnia 1884 r. uruchomiono linię kolejową z ówczesnego Podgórza przez Skawinę w kierunku Oświęcimia, liczącą 64,502 km długości, najbliższą stacją kolejową położoną na zachód od Skawiny była stacja w Wielkich Drogach. Znacznie później, 14 lat po otwarciu linii kolejowej, w 1898 r. otwarto przystanek kolejowy w Jaśkowicach. Początkowo była to linia jednotorowa, jednak ze względu na wzmożony ruch towarowy, w 1891 r. dobudowano nowy tor. Wraz z ukończeniem jego budowy uzupełniono infrastrukturę kolejową, a zwłaszcza posterunki dróżników (straż-

² Zob. K.R. Koźbiał, *Osadnictwo oraz trakty komunikacyjne na obszarze księstw oświęcimskiego i zatorskiego*, [w:] *Zarys dziejów gminy Brzeźnica i Doliny Karpia. W 450. rocznicę inkorporacji księstw oświęcimskiego i zatorskiego (1564-2014)*, red. A. Nowakowski, Brzeźnica–Kraków 2014, s. 43-45.

³ J. Zinkow, *Wokół Tyńca i Skawiny. Przewodnik monograficzny*, Kraków 1995, s. 113.

nice) i rogatki. Kilkanaście strażnic i przejazdów strzeżonych powstało już w latach 1886-1887, podobnie jak semafony kształtowe w pierwotnym kształcie. Bardziej nowoczesne semafony zamontowano dopiero w okresie międzywojennym. Budowa tej linii nie nastroczała zbyt wielu trudności, ponieważ przez większą część trasy przebiegała ona po płaskim terenie⁴. Jedyne zjazdy połączone z ostrym zakrętem występują na odcinku między Skawiną Zachodnią a Podborami Skawińskim oraz między dzisiejszym przystankiem Spytkowice Kępki a stacją w tej miejscowości.

Wspomniana linia kolejowa biegnie częściowo po dosyć podmokłym terenie położonym w kotlinie górnej Wisły, który powoduje liczne obsunięcia toru. Przez znaczną część szlaku linii towarzyszy droga niegdyś łącząca stołeczny Kraków z księstwami zatorskim i oświęcimskim, a następnie ze Śląskiem i posiadłościami czesko-morawskimi, a od 1958 r. na odcinku Brzeźnica – Podborów Skawińskich także kanał Łączany – Skawina, dostarczający wodę z Wisły dla potrzeb skawińskiego przemysłu. Kanał ten powstał w latach 1955-1958 na podstawie niezrealizowanego projektu kanału Śląsk – Wisła, czy nawet Odra – Wisła, który zamierzano zbudować przed 1914 r. (w 1911 r. w okolicach Brzeźnicy rozpoczęto nawet wstępne prace budowlane, których jednak nie dokończono), a po pierwszym niepowodzeniu ponownie planowano jego budowę w okresie międzywojennym⁵.

W celu doprowadzenia linii kolejowej do Skawiny i dalej, w kierunku Oświęcimia, na rzece Skawince zbudowano most kolejowy, który w pierwotnym kształcie (do 1939 r.) był mostem kratownicowym, mieszczącym początkowo dwa, a następnie trzy tory. Z chwilą doprowadzenia kolei do miasta pociągami zaczęto sprowadzać przesyłki pocztowe, łącznie z prasą krakowską i lwowską, wcześniej dostarczane dyliżansem⁶.

⁴ A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w regionie nadwiślańskim Spytkowice-Brzeźnica (1884-2000). Przyczynek do dziejów powiatu wadowickiego*, Wadowice 2001, s. 11.

⁵ J. Zinkow, *op. cit.*, s. 185.

⁶ *Monografia Skawiny. 650 lat tradycji*, red. M. Turkawska, D. Góra, Skawina 2014 (dalej: *Monografia Skawiny*), s. 376, 381.

Na linii kolejowej biegnącej przez Skawinę w kierunku wschód-zachód, którą można określić mianem równoleżnikowej, w okresie bezpośrednio poprzedzającym I wojnę światową kursowały cztery pary pociągów⁷. Były to wyłącznie pociągi osobowe, zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach. Tą linią podróżowali uczniowie szkół skawińskich i krakowskich, pracownicy zatrudnieni w przemyśle i rzemiośle w Skawinie i Krakowie oraz rolnicy odwożący swoje produkty na targi w obu miastach.

Kiedy linia kolejowa z Podgórza, które do 1915 r. było odrębnym miastem – a właściwie z Woli Duchackiej, stanowiącej obecnie wschodnią część Krakowa – została doprowadzona do Skawiny, postanowiono ją przedłużyć również w kierunku południowym: najpierw wzdłuż biegu rzeczki Skawinki, w górnym biegu zwanej Cedronem, a następnie – za Kalwarią Zebrzydowską, pomiędzy Stroniem i Stryszowem – poprowadzić działem wód prawego dopływu górnej Wisły oddzielającym kotlinę Skawinki od kotliny Skawy. To śmiałe i trudne przedsięwzięcie natury inżynierskiej przeprowadzono w zastanawiającym jak na owe czasy tempie: w niespełna pół roku. Pierwszy pociąg pokonał trasę liczącą 46,230 km ze Skawiny do Zabłocia (będącego obecnie zachodnią częścią Suchej Beskidzkiej) 22 grudnia 1884 r., łącząc się z linią transversalną, biegnącą równoleżnikowo z Czech i Moraw przez Zwardoń, Żywiec, Chabówkę, Nowy Sącz, Jasło, Zagórz i Chyrow do Lwowa⁸. W Zabłociu powstał suski dworzec kolejowy wraz zapleczem, lokomotywnią, warsztatami naprawczymi itp. Linie „suska” – biegnącą do Skawiny do Suchej – można zatem traktować

⁷ Rozkład jazdy pociągów pasażerskich w Galicji i Bukowinie (dalej: *Kurier Kolejowy*) 1911/1912, [online] <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=rjp&id=117-15> XII 2023.

⁸ A. Nowakowski, *Rozwój układu komunikacyjnego na obszarze Kalwarii Zebrzydowskiej*, [w:] *Wybrane zagadnienia z dziejów Kalwarii Zebrzydowskiej. Na 400-lecie pierwszej lokacji Kalwarii Zebrzydowskiej (1617-2017)*, red. A. Nowakowski, Kraków 2017, s. 117-118.

jako odnogę linii transwersalnej⁹. Podczas budowy linii suskiej wykonano liczne rozjazdy stacyjne, dworce, budki dróżników, zwane „koszarkami”, mosty i przepusty, a przede wszystkim długi most kolejowy, liczący 150 m długości, przed stacją w Skawcach na rzece Skawie. W 2014 r. most został wysadzony na potrzeby wybudowania w jego miejscu zbiornika wodnego. Najbliższym postojem dla pociągu pasażerskiego po minięciu Skawiny w kierunku południowym była stacja w Radziszowie, na której krzyżowały się pociągi jadące z przeciwnego kierunku.

Za budową linii kolejowej od Skawiny przez Kalwarię do dzisiejszej Suchej Beskidzkiej przemawiały ważne względy natury społecznej i ekonomicznej. Jak podkreślają historycy zajmujący się Galicją w okresie autonomicznym, czyli po 1860 r., dotarcie kolei do określonej miejscowości nie tylko zwiększało jej prestiż, ale niejednokrotnie przyczyniało się, jak w przypadku Kalwarii i Suchej, do nadania praw miejskich. Aktywizowało miejscową ludność, co z kolei wpływało zarówno na zwiększenie ruchliwości społecznej, jak i pobudzenie wzrostu gospodarczego. Ten czynnik miał duże znaczenie wobec powszechnego zjawiska „biedy galicyjskiej”. Doprowadzenie kolei umożliwiało ponadto docieranie nowinek do danej społeczności, a w Skawinie przejawiało się to np. w utworzeniu gniazda Polskiego Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół” w 1896 r. W mieście nad Skawinką doprowadzenie drogi żelaznej do miasta spowodowało na przełomie XIX i XX w. rozwój gospodarczy – powstało kilka zakładów przemysłowych, a niektóre z nich istnieją do dziś. W niektórych przypadkach, w tym Wadowic, doprowadzenie linii kolejowej do konkretnego miasta zapobiegło jego degradacji¹⁰.

⁹ Zob. J. Kachel, *Galicja na torach, czyli kolejowa historia Podbeskidzia*, Łódź 2013, s. 14 i nn.

¹⁰ J. Hoff, *Spółeczność małego miasta galicyjskiego w dobie autonomii*, Rzeszów 1992, s. 8, 80. Zob. ponadto: K. Meus, *Wadowice 1772-1914. Studium przypadku miasta galicyjskiego*, Kraków 2013, s. 116-117.

Według ówczesnego prawodawstwa koncesje na budowę linii kolejowej wydawał sam cesarz Austro-Węgier. Natomiast zgodę na bieżącą eksploatację nowej linii wydawało lwowskie Namiestnictwo, będące organem administracji rządowej dla prowincji Galicji i Lodomerii¹¹. Również lokalne samorządy na szczeblu miast i gmin, powołane na mocy galicyjskiej ustawy samorządowej z 1866 r., opiniowały przebieg tras kolejowych na terenie danej gminy. Często głos miejscowych włodarzy był decydujący¹².

Po 1884 r. stacja skawińska stała się małym i „niepełnym” węzłem kolejowym – od końca 1884 r. ze stacji kolejowej w Skawinie możliwy był wyjazd w trzech kierunkach: wschodnim, zachodnim i południowym. Brakowało jedynie czwartego, północnego, kierunku linii kolejowych. U schyłku XIX w. podobna, co w Skawinie, sytuacja istniała również w Kalwarii, zwanej od 1933 r. Kalwarią Lanckoroną¹³. Na stacji skawińskiej istniał wtedy cały zestaw niezbędnych urządzeń przeznaczonych dla pociągów trakcji parowej wraz ze stacją wodną, czyli wieżą ciśnień, z żurawiami, a nawet – przynajmniej do końca I wojny światowej – z małą parowozownią, zwaną „ogrzewalnią”, usytuowaną na wschodnim krańcu stacji. W parowozowni mieściły się dwa parowozy i była ona wyposażona w obrotnicę; w początkowym okresie istnienia stacji skawińskiej znajdował się na niej parowóz manewrowy służący do formowania składów towarowych. Istnienie takiego obiektu przy mniejszych stacjach było spowodowane tym, że ówczesne parowozy miały bardzo niewielkie wózki przeznaczone na zbiorniki węgla i wody (tendry), co ograniczało ich zasięg. Podobne „ogrzewalnie” w Małopolsce istniały wówczas m.in. w Dobrej koło Limanowej, Kalwarii Zebrzydowskiej

¹¹ S. Grodziski, *Wzdłuż Wisły, Dniestru i Zbrucza. Wędrówki po Galicji dyliżansem, koleją, samochodem*, Kraków 1998, s. 213.

¹² Zob. A. Nowakowski, *Zarys dziejów kolei w Kalwarii Zebrzydowskiej na tle dziejów kolei galicyjskiej i małopolskiej. W 130-lecie doprowadzenia kolei do Kalwarii (1884-2014)*, Rzeszów 2014, s. 13-14.

¹³ Tę nazwę wprowadzono w 1933 r., kiedy położone blisko Kalwarii miasteczko Lanckorona utraciło prawa miejskie.

czy w Wadowicach. Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. do eksploatacji zaczęto wprowadzać bardziej wydajne parowozy – magazynujące większe ilości węgla i wody – dlatego małe parowozownie, w tym skawińska, z czasem uległy likwidacji¹⁴.

Chociaż obie linie kolejowe biegnące przez miasto oddano do użytku w 1884 r., to dodatkowe prace przy zagospodarowaniu terenów kolejowych trwały jeszcze do 1886 r.¹⁵ Skawiński dworzec kolejowy oddano do użytku dopiero sześć lat po doprowadzeniu kolei do miasta, choć według niektórych opracowań jego budowę rozpoczęto już w 1881 r., a w 1884 r. podstawowe funkcje skawińskiego dworca były czynne¹⁶. Trudno obecnie wskazać na przyczynę ewentualnego opóźnienia. Być może skawiński dworzec został uruchomiony dopiero w 1890 r., ponieważ liczone się ze zwiększonym ruchem kolejowym w związku z budową drugiego toru kolejowego od Podgórza do Oświęcimia. W obu Kalwariach, Zebrzydowskiej i Lanckoronie, oraz w Wadowicach dworce były gotowe niemal równocześnie z przyjazdem pierwszych pociągów. W budynku dworcowym znajdowała się poczekalnia z kasą biletową i bufetem. Na parterze budynku stacyjnego mieściła się siedziba zawiadowcy stacji, dyżurnych ruchu, obsługi wagonów i pomieszczenie dla bagażu podróżnych. Na piętrze budynku znajdowały się mieszkania służbowe. Od początku swego istnienia stacja kolejowa w Skawinie była wyposażona w wystarczającą liczbę torów stacyjnych o odpowiedniej długości i nie występowały na niej problemy z przepustowością pociągów. Na stacji znajdowała się waga do ważenia wagonów towarowych oraz tzw. skrajnik do sprawdzania skrajni wagonów, tj. ich maksymalnej wysokości i szerokości.

¹⁴ A. Adler, *W parowozowni i na szlaku*, Warszawa 1984, s. 14, 26.

¹⁵ Skawina. *Przeszłość, teraźniejszość, przyszłość*, red. M. Turkawska, Skawina 2010, s. 3.

¹⁶ Skawina. *Zarys dziejów*, red. R. Świątek, Skawina 2006 (dalej: Skawina), s. 38-39. Zob. ponadto: M. Krupa, *Skawina w okresie zaborów (1772-1918). Urbanistyka i architektura miasta*, Rzeszów 2017, s. 112.



Książka w sposób zwięzły, a równocześnie systematyczny, przybliża historię i rozwój kolei w podkrakowskiej Skawinie na tle dziejów kolejnictwa w zachodniej Galicji i Małopolsce, począwszy od schyłku XIX w. po dzień dzisiejszy.

W 2024 r. minęło 140 lat od chwili, kiedy latem 1884 r. pierwszy pociąg pasażerski z Krakowa przyjechał do Skawiny, kierując się następnie przez Zator do Oświęcimia. Niedługo później, pod koniec 1884 r., przez Skawinę zaczęły kursować pociągi w kierunku dzisiejszej Suchoj Beskidzkiej, a od 1899 r. również do Zakopanego. W 1970 r. do Skawiny dotarły pierwsze pociągi elektryczne.

W ostatnich latach budynek skawińskiego dworca, sam dworzec i towarzysząca mu infrastruktura zostały gruntownie przebudowane, a pociąg relacji Kraków – Skawina spełnia rolę niemal nadziemnego metra. Każdego dnia korzystają z niego tysiące pasażerów.

Głównym problemem badawczym niniejszej książki jest określenie stopnia, w jakim uczynienie ze Skawiny małego węzła kolejowego w 1884 r. – i to w pobliżu Krakowa – przyczyniło się do rozwoju społeczno-gospodarczego miasta już w okresie zaboru austriackiego, a także w jakim stopniu wydarzenie to miało wpływ na dalszy rozwój Skawiny w okresie międzywojennym, po 1945 r. aż do dzisiaj.

ISBN 978-83-8368-271-6



WYDAWNICTWO
KSIĘGARNIA
AKADEMICKA

<https://akademicka.pl>